



HAL
open science

La Planification Spatiale Stratégique: outil de développement territorial équilibré et de décongestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth

Rita Chedid

► **To cite this version:**

Rita Chedid. La Planification Spatiale Stratégique: outil de développement territorial équilibré et de décongestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth. Géographie. Université Paris-Est; Académie libanaise des beaux-arts, 2019. Français. NNT : 2019PESC2067 . tel-03510321

HAL Id: tel-03510321

<https://theses.hal.science/tel-03510321>

Submitted on 4 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ
— PARIS-EST



alba
académie libanaise des beaux-arts
université de balamand

Ecole doctorale Ville, Transports et Territoires (VTT)
Laboratoire de recherche : Lab'Urba

Thèse de doctorat

Présentée en vue de l'obtention du
Grade de docteur en **Aménagement de l'espace, Urbanisme**
de
Université Paris-Est Marne-la-Vallée
En cotutelle
Université de Balamand
par
Rita Chedid

**La Planification Spatiale Stratégique
Outil de Développement Territorial Équilibré et de
Décongestion de l'Aire Métropolitaine de Beyrouth**

Dirigée par Alain Bourdin et Christine Mady

Date de soutenance 5 décembre 2019
Devant le jury composé de

Mona Fawaz
Anna Geppert
Mousbah Rajab
Marcus Zepf

Professeure, Amercian University of Beirut
Professeure, Université Paris-Sorbonne
Professeur, Université Libanaise
Professeur, Université Paris-Est Créteil

Rapporteure
Examinatrice
Rapporteur
Examineur

A la mémoire de mon père

Résumé

La mondialisation conjuguée à la concentration des opportunités de travail, des fonctions culturelles et de commandement en milieux urbains renforce l'attractivité résidentielle de ces derniers. Le phénomène se traduit par un processus de métropolisation imposant de nouvelles configurations de l'espace. Le décalage entre la métropolisation et les réponses de planification produit une métropole à deux vitesses et des dysfonctionnements territoriaux à plusieurs niveaux.

La thèse examine le processus de métropolisation à Beyrouth, dans un contexte marqué, par l'inefficacité des pratiques de planification. Le décalage entre le fait métropolitain et les réponses de planification se traduit par un ensemble de dysfonctionnements territoriaux se manifestant à plusieurs échelles. A l'échelle de l'aire métropolitaine, les malaises se manifestent par la congestion de la capitale, de sa proche-banlieue et de ses entrées. A l'échelle du grand territoire, des déséquilibres territoriaux opposent, d'une part l'aire métropolitaine au reste du pays et, d'une autre part, les espaces métropolitains centraux et leurs couronnes au reste de la métropole.

Pour saisir la complexité de la problématique, la recherche développe un cadre théorique autour de deux variables explicatives essentielles : le processus de métropolisation et les pratiques de planification. Fondée sur le courant philosophique du réalisme critique et des méthodes de recherche mixtes, la méthodologie de recherche explore les dynamiques de métropolisation à Beyrouth tout remettant en question les pratiques de planification.

Pour conclure, la thèse génère de nouvelles connaissances concernant les implications du décalage entre la métropolisation et les pratiques de planification tout présentant des possibilités d'atténuation des dysfonctionnements.

Mots clés : métropolisation, pratiques de planification, mondialisation, étalement urbain, mobilité, Beyrouth.

Abstract

Globalization, combined with the concentration of opportunities, services, cultural and control functions in urban areas, enhances their residential attractiveness. It results in the process of metropolization, which imposes new configurations and practices of space. Failing to cope with rapid urban transformations through adequate planning responses disrupts territorial structures while generating territorial problems.

Against this background, the thesis examines the gap between the phenomenon of metropolization and planning responses that is reflected in a set of territorial malfunctions. At the metropolitan area level, problems are manifested by the congestion of the capital, its inner-suburbs and its entrances. At the national level, territorial imbalances reflect, on one hand, between the metropolitan area to the rest of the country and, on the other hand, between the central metropolitan areas and their outskirts to the rest of the metropolis.

To understand the complexity of the problem, the thesis develops a theoretical framework around two essential explanatory variables: the metropolization process and planning practices. Based on the critical realism paradigm and mixed research methods, the research methodology explores metropolization dynamics in Beirut while questioning planning practices.

At the end, the thesis develops new understandings regarding the implications of the gap between metropolization process and planning responses: metropolitan congestion and territorial imbalances. Furthermore, it indicates measures for mitigating the two territorial challenges

Keywords: metropolization, planning practices, globalization, urban sprawl, mobility, Beirut.

Remerciements

Ce travail de recherche n'aurait jamais pu être réalisé sans le soutien d'un nombre de personnes et de mes deux institutions académiques. Quoiqu'il me soit difficile de trouver les mots qui expriment ma gratitude et ma reconnaissance, je tiens à remercier toute personne ayant contribué d'une façon ou d'une autre à l'accomplissement de cette thèse.

Je voudrais, tout d'abord, adresser mes vifs remerciements à mes deux directeurs de thèse Alain Bourdin et Christine Mady pour leur encadrement et patience tout au long de mon parcours doctoral. Alain, je vous remercie pour votre disponibilité, vos conseils, votre enthousiasme assez contagieux et pour la confiance que vous m'avez accordée. Merci aussi pour votre bienveillance, votre sympathie et vos conseils constructifs qui m'ont incitée à prendre du recul, travailler davantage et surmonter les obstacles. De même, je suis particulièrement reconnaissante à ma co-directrice de thèse. Christine, je vous remercie infiniment, non seulement, pour vos compétences, suivi et conseils, mais aussi pour votre authenticité, votre sincérité et votre attention. Votre lecture méticuleuse de chacun des neuf chapitres ainsi que vos commentaires conséquents ont contribué au développement de nouveaux axes de recherche pertinents à la problématique.

Mes remerciements vont aussi à mes deux universités. Je témoigne ma reconnaissance à l'Académie Libanaise des beaux-Arts (ALBA) – Université de Balamand. J'adresse toute ma gratitude à toute l'équipe de l'ALBA, notamment, M. le doyen André Bekhazi, Madame la directrice des ressources humaines, Aline Nassif, M. Ziad Akl, directeur de l'Institut d'Urbanisme de l'ALBA (IUA), M. Hassân Bitar, directeur adjoint de l'IUA et M^{me} Paula Samaha, responsable administrative de l'IUA. En outre, je voudrais, particulièrement, saluer M. Tarek Tahtouh, chef du département d'informatique, pour sa disponibilité et son professionnalisme. J'adresse, aussi, mes sincères remerciements à toute l'équipe de l'Ecole Doctorale Ville, Transports et Territoires, les intervenants et formateurs. Je pense particulièrement à M^{mes} Caroline Gallez, Evelyne Dehaynin et Nathalie Lourenço. Je n'oublie surtout pas l'équipe de Lab'urba, notamment, M^{mes} Christine Lelévrier et Trofimena Bosch ainsi que les doctorants.

Je remercie, également, ma famille pour son soutien, ses encouragements et son amour inconditionnel. Je remercie ma mère, la dame silencieuse, courageuse et combattante ainsi que ma sœur, mes deux frères et leurs familles. C'est vraiment un privilège et une grâce d'être entourée par autant d'amour et d'attention familiaux.

Enfin, je tiens à remercier mes chers amis pour leur présence ainsi que leur soutien moral et intellectuel. Je cite particulièrement, Paula Samaha, Liliane Torbey, Micheline Daher, Abboud Hajjar, Mireille Khattar, Rodolphe Ghossoub, Hassan Mahmoud et Greta Kelzi.

Table des matières

Chapitre 1 Introduction.....	1
1 Métropolisation et réponses de planification : deux processus à deux vitesses.....	1
1.1. Transition métropolitaine à Beyrouth : un processus à grande vitesse	3
1.2. Des réponses de planification fortement décalées	5
2 Cadre théorique	7
2.1. Le processus de métropolisation.....	7
2.2. La planification spatiale.....	8
3 Problématique, objet et question de recherche	9
3.1. Problématique.....	9
3.2. Objet de la thèse	10
3.3. Questions de recherche.....	10
4 La structure de la thèse.....	16
Partie.1. Cadre théorique et méthodologique	21
Chapitre 2 Cadre théorique : Métropolisation et pratiques de planification.....	23
1 Le processus de métropolisation.....	23
1.1. Métropoles et métropolisation : des approches pluridisciplinaires de définition.....	24
1.1.1. La définition par les économistes	26
1.1.2. La définition par les sociologues	27
1.1.3. La définition par les géographes et les urbanistes	29
1.1.4. Synthèse des définitions	31
1.2. La Métropolisation et la Mondialisation.....	32
1.2.1. La mondialisation ou la globalisation ?	33
1.2.2. Quels Liens entre la mondialisation et la métropolisation ?	35
1.3. La métropolisation et l'urbanisation	36
1.4. Les enjeux de la Métropolisation.....	37
1.4.1. Les Temporalités et mobilités.....	38

1.4.2. La domination et l'armature mondiale.....	40
1.4.3. Etalement urbain.....	41
1.4.4. Redéploiement des centralités	42
1.4.5. La fragmentation et les ségrégations	44
1.4.6. La perte d'identité.....	46
1.4.7. Sociabilité.....	47
1.5. Spécificités de la métropolisation dans les pays du Sud	47
1.5.1. Les pays du Sud et la mondialisation.....	48
1.5.2. Métropoles et métropolisation dans les pays du sud.....	49
1.5.3. Synthèse la métropolisation et ses enjeux : rapport avec la thèse.....	51
2 Les Pratiques de Planification	53
2.1. Evolution des approches théoriques des pratiques de planification	54
2.1.1. La planification spatiale traditionnelle	54
A. Quelles sont les objectifs, les outils et les échelles d'intervention de cette approche de planification ?	55
B. Qui sont les acteurs ? Quel est le rôle de chacun d'eux ?	55
C. Quelles sont les limites du modèle ?	55
2.1.2. La planification spatiale stratégique collaborative : urbanisme de projets initié par les acteurs	56
2.1.3. Liens entre la planification traditionnelle et la planification stratégique collaborative	61
2.2. Spécificités des pratiques de planification dans les métropoles du Sud	62
2.2.1. Les pratiques de planification dans le Sud.....	63
2.2.2. La faiblesse de la gouvernance	63
2.2.3. Quelles sont les causes de l'échec des pratiques planification dans les pays du Sud	64
3 Conclusion : Conséquences du décalage et question de recherche.....	64
Chapitre 3 Revue de littérature : Métropolisation et réponses de planification à Beyrouth	65
1 De la Phénicie antique jusqu'à l'époque romaine	65

2	L'époque ottomane : début d'une transformation urbaine (1517 – 1918)	67
2.1.	Les centralités urbaines : moteurs de la croissance urbaine.....	68
2.1.1.	Centralité administrative et politique : Wilaya de Beyrouth.....	69
2.1.2.	Centralité économique : émergence de la mondialisation	71
2.1.3.	La centralité culturelle	74
2.2.	Les prémices d'une métropolisation	75
2.2.1.	L'attractivité résidentielle : les mobilités et les temporalités.....	75
2.2.2.	Les implications spatiales : le premier éclatement urbain et l'émergence de nouvelles centralités.....	77
2.3.	Les réponses de planification : une nouvelle ère de modernisation.....	81
2.3.1.	La gouvernance et les acteurs de la planification	81
2.3.2.	Approche de planification : un cadre législatif participatif mais élitiste.....	83
2.3.3.	Les outils et dispositifs de planification	84
A.	Les grands projets d'infrastructure	84
B.	Une nouvelle politique foncière	86
C.	L'assainissement et l'esthétique urbaine	86
3	Le Mandat français : de <i>Bilad el Cham</i> à la République Libanaise (1918 – 1943)	87
3.1.	Les centralités urbaines	88
3.1.1.	Centralité administrative et politique.....	88
3.1.2.	Centralité économique.....	89
3.1.3.	L'attractivité résidentielle et la croissance démographique.....	90
3.1.4.	Les implications spatiales : bouleversements et premiers symptômes de fragmentation	91
3.2.	Les réponses de planification durant le mandat français	94
3.2.1.	Les réformes règlementaires.....	95
3.2.2.	Nouvelle gouvernance territoriale centralisée : Beyrouth vitrine coloniale moderne.....	96
3.2.3.	Les acteurs de la ville	96
A.	Les spécialistes de la ville	96
B.	La municipalité et les administrations publiques.....	97

C. Les sociétés concessionnaires et les banques	97
3.3. Les outils de planification durant l'époque du mandat.....	97
3.3.1. Le Plan Danger 1932	98
3.3.2. Le Plan Ecochard (1943)	99
4 Conclusion.....	100
Chapitre 4 Méthodologie de la recherche.....	101
1 Le modèle philosophique et l'approche de la recherche.....	102
1.1. L'ontologie	102
1.2. L'épistémologie.....	103
1.3. Les méthodes de recherche	104
1.3.1. Les méthodes de recherche quantitatives.....	104
1.3.2. Les méthodes de recherche qualitatives.....	104
2 Les étapes de la recherche : boucle Abduction/Déduction/Induction (ADI)	105
2.1. L'abduction	105
2.2. La déduction	106
2.3. L'induction	106
3 Le plan et la stratégie de la recherche.....	109
3.1. La méthodologie et la stratégie de la recherche.....	111
3.1.1. Les dynamiques urbaines et de métropolisation à Beyrouth.....	112
3.1.2. Les pratiques de planification.....	113
3.1.3. Les conséquences du décalage.....	113
3.1.4. Calibrer les deux processus	113
4 Les méthodes de recherche.....	114
4.1. Le Processus de Métropolisation	114
4.1.1. Les dynamiques spatiales (1964-2016).....	114
A. Entretiens.....	114
B. Analyse Cartographique	115

4.1.2. Les dynamiques sociodémographiques : cartographie et données démographiques	115
A. Analyse cartographique	115
4.1.3. Les dynamiques économiques	116
A. Enquête sur la mobilité résidentielle.....	116
B. La collecte de données.....	117
B.1. Site web de l'Administration Centrale de la Statistique (ACS).....	117
B.2. Site web de la Chambre de Commerce et d'Industrie et d'Agriculture de Beyrouth (CCIAB).....	117
B.3. Site web du ministère de l'Education et de l'Enseignement Supérieur	117
B.4. Site web du ministère de la santé publique.....	118
B.5. Association des Banques au Liban	118
C. L'Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth (OIAB).....	118
B.6. Site-web des promoteurs immobiliers	118
B.7. Site web de la compagnie International Information.....	119
B.8. Analyse cartographique	119
4.2. Les pratiques de Planification Spatiale	119
4.2.1. Analyse de documents	119
4.2.2. Références bibliographiques.....	120
4.2.3. Entretiens.....	120
A. Entretiens avec les représentants de la DGU	120
B. Les entretiens avec les citoyens.....	120
4.2.4. Analyses cartographiques	121
4.3. Le décalage entre les deux processus	121
4.3.1. Enquête sur la mobilité résidentielle et la géographie de l'emploi	121
4.3.2. Analyses cartographiques	121

4.4.	Les dysfonctionnements territoriaux	121
4.5.	La congestion et le déséquilibre	121
5	Conclusion.....	121
Partie.2.	Croissance urbaine au Liban et métropolisation à Beyrouth	125
Chapitre 5	Dynamiques spatiales : recompositions et hiérarchie du système urbain	131
1	Le système urbain libanais en 1964.....	134
1.1.	L'aire centrale de Beyrouth en 1964.....	135
1.2.	Les agglomérations urbaines sous l'influence directe de Beyrouth (1964)	139
1.2.1.	Zahleh 1964.....	139
1.2.2.	Jbeil 1964.....	140
1.2.3.	Saida 1964	141
1.3.	Les agglomérations éloignées de l'aire capitale (1964).....	143
1.3.1.	Tripoli 1964	143
1.3.2.	Baalbek 1964.....	144
1.3.3.	Nabatiyeh 1964.....	145
1.3.4.	Sour 1964	147
2	Le système urbain libanais en 1998.....	149
2.1.	L'aire centrale de Beyrouth (1998).....	150
2.2.	Les Agglomérations urbaines sous l'influence directe de Beyrouth.....	154
2.2.1.	Zahleh 1998	155
2.2.2.	Jbeil 1998.....	156
2.2.3.	Saida 1998	157
2.3.	Les agglomérations éloignées de la capitale (1998)	159
2.3.1.	Tripoli 1998.....	159
2.3.2.	Baalbek 1998.....	160
2.3.3.	Nabatiyeh 1998.....	162
2.3.4.	Sour 1998.....	163

3	Le système urbain libanais en 2005.....	165
3.1.	L'aire centrale de Beyrouth (2005).....	166
3.2.	Les agglomérations sous l'influence directe de la capitale.....	168
3.2.1.	Zahleh 2005.....	169
3.2.2.	Jbeil 2005.....	170
3.2.3.	Saida 2005.....	171
3.3.	Les agglomérations éloignées de la capitale.....	172
3.3.1.	Tripoli 2005.....	173
3.3.2.	Baalbek 2005.....	174
3.3.3.	Nabatiyeh 2005.....	175
3.3.4.	Sour 2005.....	176
4	Le système urbain libanais en 2010.....	178
4.1.	L'aire centrale de Beyrouth (2010).....	179
4.2.	Les agglomérations sous l'influence directe de la capitale (2010).....	183
4.2.1.	Zahleh - Baalbek 2010.....	183
4.3.	Les agglomérations éloignées de la capitale (2010).....	185
4.3.1.	Tripoli (2010).....	185
4.3.2.	Sour-Nabatiyeh 2010.....	186
5	Le système urbain libanais en 2016.....	189
5.1.	Beyrouth 2016.....	190
5.2.	Tripoli 2016.....	195
Chapitre 6 Attractivité résidentielle et dynamiques résidentielles et sociales.....		197
1	Dynamiques de concentration démographiques en 1998.....	198
1.1.	Dynamiques de concentration démographique à Beyrouth en 1998.....	201
1.2.	Les agglomérations urbaines sous l'influence directe de Beyrouth.....	204
1.2.1.	Dynamique de concentration démographique à Zahleh en 1998.....	204
1.2.2.	Dynamique de concentration démographique à Jbeil en 1998.....	206

1.2.3. Dynamique de concentration démographique à Saida en 1998	208
1.3. Les agglomérations éloignées de l'aire capitale	210
1.3.1. Dynamiques de concentration démographique à Tripoli en 1998	211
1.3.2. Dynamique de concentration démographique à Baalbek en 1998	213
1.3.3. Dynamique de concentration démographique à Sour en 1998	215
1.3.4. Dynamiques de concentration démographique à Nabatiyeh en 1998	217
2 Dynamiques de concentration démographiques en 2016.....	218
2.1. Dynamiques de concentration démographique à Beyrouth en 2016.....	222
2.2. Dynamique de concentration démographique à Tripoli.....	228
3 Où s'arrête la métropole de Beyrouth en 2016 ?	231
3.1. Dynamiques spatiales de l'espace métropolitain de Beyrouth.....	233
3.2. Dynamiques démographiques de l'espace métropolitain de Beyrouth.....	236
Chapitre 7 Dynamisme économique et rayonnement national et régional de Beyrouth.....	241
1 Géographie de l'emploi : Polarisation à Beyrouth et sa proche banlieue	242
1.1. Où travaillent les actifs de la métropole ?.....	244
1.2. Où résident les actifs de la métropole ?	249
1.2.1. Géographie des lieux de résidence des actifs métropolitains.....	249
1.2.2. Mobilité domicile-travail.....	251
2 Economie libanaise : articulation autour de fonctions urbaines et métropolitaines.....	254
2.1. PIB : Disparités sectorielles et renforcement des inégalités	255
2.2. Beyrouth : concentration des fonctions économiques supérieures	258
2.2.1. Beyrouth : plateforme d'échanges avec le monde extérieur	258
2.2.2. Enseignement supérieur : Institutions académiques et recherche	262
2.2.3. Les soins sanitaires et hospitaliers	267
2.2.4. Les services bancaires et financiers	274
3 Un dynamisme immobilier métropolitain : logiques financiarisées	279
3.1. Production immobilière financiarisée : concentration métropolitaine.....	280

3.2. Géographie de la production immobilière	284
3.2.1. L'usage du bâti	286
3.2.2. La hauteur du bâti : une métropole avec une silhouette changeante	288
3.2.3. Le prix de l'immobilier.....	289
3.2.4. Implications des dynamiques immobilières sur l'espace.....	290
4 Conclusion.....	294
Chapitre 8 Le système de planification au Liban : des réponses décalées.....	295
1 Evolution historique de la planification.....	296
2 Les pratiques et les outils de planification : quelles réponses face aux changements et défis ?	297
2.1. Les pratiques de planification traditionnelle.....	297
2.1.1. SDATL : un grand décalage entre les ambitions et les faits	298
A. Orientations du SDATL	299
B. Prescriptions et directives du SDATL	299
C. Les vocations générales des sols	299
D. Les atouts.....	300
E. Les contraintes.....	301
F. Limites du SDATL.....	301
2.1.2. Les plans et règlements d'urbanisme directeurs	302
2.1.3. Les plans et règlements d'urbanisme détaillés.....	302
A. Procédure d'élaboration de plans détaillés d'urbanisme	303
B. Limites des plans détaillés.....	304
2.1.4. La planification sectorielle	304
2.1.5. Pratiques de planification spatiale stratégique.....	304
A. Limites de la planification spatiale stratégique au Liban.....	305
3 Qu'est-ce qui renforce le décalage entre la métropolisation et les pratiques de planification ?	306
3.1. L'incertitude	307
3.2. Les échelles de planification.....	307

3.3. La faiblesse et la fragmentation de la gouvernance.....	308
3.4. La pluralité des acteurs de planification.....	310
4 Comment se manifeste ce décalage ?.....	311
4.1. Etalement et accroissement de la mobilité.....	312
4.2. Un changement dans les pratiques de l'espace : une aire centrale dilatée et une métropole dense.....	316
4.3. Les disparités et les ségrégations.....	319
5 Deux processus à deux vitesses : comment agir pour les calibrer ?.....	320
5.1. Comprendre la métropole et ses territoires.....	321
A. La capitale.....	321
B. La proche banlieue.....	322
C. Le littoral.....	322
D. Les franges et les extensions métropolitaines littorales.....	322
E. La montagne.....	322
F. Les espaces sous l'influence de la métropole.....	323
5.2. Une gouvernance métropolitaine.....	323
5.3. Comment agir sur le système et les pratiques de planification.....	324
5.3.1. Renforcement du système de planification.....	324
5.3.2. De nouvelles pratiques de planification spatiale stratégique collaborative.....	324
5.4. Qu'en est-il des dysfonctionnements territoriaux ?.....	325
6 Conclusion.....	326
Chapitre 9 Conclusion.....	329
7 Problématique, objectifs et réponses à la question de recherche.....	329
8 Les limites de la recherche.....	340
2.1. Absence et difficulté d'accès aux données.....	341
2.2. Les contraintes d'ordre logistique.....	341
9 Conclusion de la thèse.....	341
Annexes.....	363

Table des Tableaux

Tableau 1 Les thèmes de recherche principaux.....	111
Tableau 2 Les agglomérations urbaines principales au Liban.....	131
Tableau 3 Le système urbain libanais en 1964.....	135
Tableau 4 L'aire centrale de Beyrouth -1964.....	138
Tableau 5 Le système urbain libanais en 1998.....	150
Tableau 6 L'aire centrale de Beyrouth -1998.....	151
Tableau 7 le système urbain libanais en 2005.....	166
Tableau 8 L'aire centrale de Beyrouth -2005.....	168
Tableau 9 le système urbain libanais en 2010.....	178
Tableau 10 L'aire centrale de Beyrouth -2010.....	180
Tableau 11 Le système urbain libanais en 2016.....	190
Tableau 12 L'aire centrale de Beyrouth – 2016.....	193
Tableau 13 Distribution de la population résidente par <i>cazas</i>	199
Tableau 14 Distribution de la population sur les agglomérations principales - 1998.....	201
Tableau 15 Distribution de la population sur l'agglomération de Beyrouth - 1998.....	202
Tableau 16 Distribution de la population sur l'agglomération de Zahleh – 1998.....	204
Tableau 17 Distribution de la population sur l'agglomération de Jbeil – 1998.....	207
Tableau 18 Distribution de la population sur l'agglomération de Saida – 1998.....	209
Tableau 19 Distribution de la population sur l'agglomération de Tripoli – 1998.....	213
Tableau 20 Distribution de la population sur l'agglomération de Baalbek – 1998.....	214
Tableau 21 Distribution de la population sur l'agglomération de Sour – 1998.....	215
Tableau 22 Distribution de la population sur l'agglomération de Nabatiyeh – 1998.....	218
Tableau 24 Distribution de la population sur les agglomérations principales en 2016.....	219
Tableau 23 Distribution de la population résidente au Liban en 2016.....	220
Tableau 25 Distribution de la population sur l'aire urbaine de Beyrouth en 2016.....	223
Tableau 26 Distribution de la population à Tripoli en 2016.....	229
Tableau 27 Migrations au Liban en 2016.....	231
Tableau 28 Dynamiques spatiales au niveau de la métropole de Beyrouth – 2016.....	234
Tableau 29 Dynamiques démographiques au niveau de la métropole de Beyrouth – 2016.....	237
Tableau 30 Distribution de l'emploi au Liban.....	243
Tableau 31 distribution des actifs sur les lieux d'emplois de la métropole en 2017.....	244
Tableau 32 Répartition des emplois par <i>caza</i> sur l'espace de la métropole.....	246
Tableau 33 Répartition spatiale des actifs de la métropole sur les lieux de résidence.....	250
Tableau 34 Distribution spatiale des actifs résidant en métropole.....	251
Tableau 35 Les emplois métropolitains selon les lieux de domicile et lieux de travail.....	252
Tableau 36 Distribution des étudiants selon le type de diplôme universitaire.....	263
Tableau 37 Distribution géographique des campus selon le nombre d'étudiants en 2016.....	266
Tableau 38 Distribution des campus universitaires sur les <i>cazas</i> du Liban.....	267

Tableau 39 Répartition des hôpitaux au Liban.....	269
Tableau 40 Distribution privés et publics des hôpitaux sur les cazas du Liban	270
Tableau 41 Distribution des hôpitaux privés et publics sur les cazas de la métropole.....	273
Tableau 42 Distribution des banques au Liban et dans la métropole en 2018	275
Tableau 43 Distribution des prêts bancaires sur les secteurs (milliards de LL)	276
Tableau 44 Distribution des permis de construire entre 2009 et 2017	281
Tableau 45 Distribution des permis selon la fonction du bâti	286
Tableau 46 Production immobilière résidentielle et mixte au niveau de la métropole.....	287
Tableau 47 Distribution des permis selon l'élévation du bâti	288
Tableau 48 Les prix de l'immobilier au niveau de la métropole en 2019	289
Tableau 49 Distribution des flux selon les motifs et la destination de déplacement	312
Tableau 50 Distribution spatiale des flux ayant pour destination la métropole.....	315
Tableau 51 Distribution des navetteurs vers la métropole sur les moyens de transport	315
Tableau 52 Evolution de l'usage de l'espace entre 1998 et 2016	316
Tableau 53 Découpage administratif du Liban	369
Tableau 54 Composition du Produit Intérieur Brut au prix actuel (1998-2016)	371
Tableau 55 Distribution des transactions commerciales sur les points d'accès au Liban	380
Tableau 56 Distribution géographique des campus selon le nombre d'étudiants en 2016.....	381

Table des Graphiques

Graphique 1 Diagramme des divisions administratives	82
Graphique 2 Les emplois métropolitains selon les lieux de domicile et lieux de travail	253
Graphique 3 Structure du PIB libanais entre 1998 et 2016	257
Graphique 4 Distribution des transactions commerciales sur les points d'accès au Liban (2012 – 2016)	260
Graphique 5 Distribution sectorielle des crédits bancaires	277
Graphique 6 Permis de construire / Liban - Métropole	282

Table des Cartes

Carte 1 Les vestiges romains au Liban et à Beyrouth	66
Carte 2 Les divisions administratives de <i>Bilad el Cham</i>	69
Carte 3 <i>Wilaya</i> de Beyrouth	70
Carte 4 Carte de Beyrouth en 1911	80
Carte 5 Beyrouth en 1936	92
Carte 6 Le système urbain libanais en 1964.....	134
Carte 7 Délimitation Beyrouth (1964)	137
Carte 8 Zahleh 1964.....	139
Carte 9 Jbeil 1964	141
Carte 10 Saida 1964	142
Carte 11 Tripoli 1964.....	143
Carte 12 Baalbek 1964.....	145
Carte 13 Nabatiyeh 1964.....	146
Carte 14 Sour 1964	147
Carte 15 Le système urbain libanais en 1998.....	149
Carte 16 Délimitation Beyrouth (1998)	153
Carte 17 Zahleh 1998.....	155
Carte 18 Jbeil 1998	157
Carte 19 Saida 1998.....	158
Carte 20 Tripoli 1998.....	160
Carte 21 Baalbek 1998.....	161
Carte 22 Nabatiyeh 1998.....	162
Carte 23 Sour 1998	164
Carte 24 Le système urbain libanais en 2005.....	165
Carte 25 Délimitation Beyrouth (2005)	167
Carte 26 Zahleh 2005.....	169
Carte 27 Jbeil 2005	170
Carte 28 Saida 2005	172
Carte 29 Tripoli 2005.....	173
Carte 30 Baalbek 2005	175
Carte 31 Nabatiyeh 2005.....	176
Carte 32 Sour 2005	177
Carte 33 Le système urbain libanais en 2010.....	179
Carte 34 Délimitation Beyrouth(2010)	182
Carte 35 Baalbek – Zahleh 2010.....	184
Carte 36 Tripoli 2010.....	186
Carte 37 Sour 2010	187
Carte 38 Le système urbain libanais en 2016.....	189

Carte 39 Délimitation Beyrouth (2016)	194
Carte 40 Tripoli 2016.....	196
Carte 41 Distribution de la population résidente sur le territoire libanais	200
Carte 42 Distribution de la population résidente à Beyrouth en 1998.....	203
Carte 43 Distribution de la population résidente à Zahleh en 1998	205
Carte 44 Distribution de la population résidente à Jbeil en 1998.....	208
Carte 45 Distribution de la population résidente à Saida en 1998.....	210
Carte 46 Distribution de la population résidente à Tripoli en 1998	212
Carte 47 Distribution de la population résidente à Baalbek en 1998	214
Carte 48 Distribution de la population résidente à Sour en 1998.....	216
Carte 49 Distribution de la population résidente à Nabatiyeh en 1998	217
Carte 50 Distribution de la population résidente au Liban en 2016	221
Carte 51 Distribution de la population résidente sur l'aire urbaine de Beyrouth en 2016.....	226
Carte 52 Distribution de la population résidente sur l'aire urbaine de Tripoli en 2016	229
Carte 53 Délimitation de l'espace métropolitain de Beyrouth	232
Carte 54 Dynamiques spatiales de l'espace métropolitain de Beyrouth.....	235
Carte 55 Dynamiques démographiques à Beyrouth	239
Carte 56 Les points d'accès principaux et le volume des échanges	261
Carte 57 Distribution des Etablissements d'enseignement supérieur en 2016	264
Carte 58 Distribution des hôpitaux au Liban selon la propriété	271
Carte 59 Distribution des hôpitaux selon la capacité au Liban	272
Carte 60 Distribution des banques au Liban en 2016.....	278
Carte 61 Distribution des permis de construire au Liban entre 2009 et 2017	283
Carte 62 Distribution des permis par taille.....	285
Carte 63 Distribution des municipalités sur l'espace métropolitain.....	309
Carte 64 Distribution des flux migratoires selon le motifs et la destination	313
Carte 65 L'usage de l'espace métropolitain en 2016	318
Carte 66 Localisation du Liban.....	367

Liste des Annexes

Annexe 1 Répartition de la population mondiale en milliers	363
Annexe 2 Distribution de la population résidente au Liban en 2016	364
Annexe 3 Méthodologie de délimitation des agglomérations urbaines.....	365
Annexe 4 Questionnaire enquête mobilité résidentielle	366
Annexe 5 : Présentation du contexte libanais.....	367
Annexe 6 Structure du PIB.....	370
Annexe 7 les points d'accès au Liban	380
Annexe 8 distribution géographique des campus universitaires	381

Acronymes

ACS	Administration Centrale de la Statistique
ADI	Abduction/Déduction/Induction
ALBA	Académie Libanaise des Beaux-Arts
AUB	American University of Beirut
BRT	Bus Rapid Transit
CCIAB	Chambre de Commerce et d'Industrie et d'Agriculture de Beyrouth
CDR	Conseil de Développement et de Reconstruction
CF	Circonscription Foncière
CNRS	Conseil National pour la Recherche Scientifique
CNSS	Caisse Nationale de Sécurité Sociale
CSU	Conseil Supérieur de l'Urbanisme
DGU	Direction Générale de l'Urbanisme
ILO	International Labor Organization
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IUA	Institut d'Urbanisme de l'ALBA
LCRP	Lebanon Crisis Response Plan
NDU	Notre Dame University
OIAB	Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth
PIB	Produit Intérieur Brut
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
SDATL	Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire Libanais
SIG	Système d'Information Géographique
UoB	University of Balamand
USEK	University du Saint-Esprit Kaslik
LAU	Lebanese American University

LIU	Lebanese International University
UL	Université Libanaise
USJ	Université Saint-Joseph
UNHCR	United Nations High Commissioner for Refugees
UNRWA	United Nations Relief and Works Agency for Palestine

Chapitre 1 Introduction

La science, dans son besoin d'achèvement comme dans son principe, s'oppose absolument à l'opinion. (...) L'opinion pense mal ; elle ne pense pas : elle traduit des besoins en connaissances. (...) On ne peut rien fonder sur l'opinion : il faut d'abord la détruire. (...). L'esprit scientifique nous interdit d'avoir une opinion sur des questions que nous ne comprenons pas, sur des questions que nous ne savons pas formuler clairement.

(Bachelard, 1938, p. 16)

La mondialisation conjuguée à la concentration des opportunités de travail, des fonctions culturelles et de commandement en milieux urbains renforce l'attractivité résidentielle de ces derniers. Le phénomène se traduit par un processus de métropolisation imposant de nouvelles configurations de l'espace. Le décalage entre la métropolisation et les réponses de planification produit une métropole à deux vitesses et des dysfonctionnements territoriaux à plusieurs niveaux.

La thèse explore le processus de métropolisation à Beyrouth dans un contexte marqué par des réponses de planification inefficaces voire inexistantes. Le décalage entre les réponses de planification et le fait métropolitain se traduit par une congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et un déséquilibre territorial. L'étude génère de nouvelles connaissances transposables et applicables à des études dans de contextes similaires, spécifiquement, ceux des espaces métropolitains des pays du Sud et post-crise, ayant connu des dynamiques de transition urbaine semblables. La recherche aborde une littérature autour des préoccupations du processus de métropolisation et des pratiques de planification. Pour examiner la corrélation entre le processus de métropolisation et les réponses de planification décalées et inefficaces, la recherche adopte une approche méthodologique mixte, combinant des données quantitatives et qualitatives.

1. Métropolisation et réponses de planification : deux processus à deux vitesses

La métropolisation est un processus de transformation de l'espace urbain mettant en relation trois types de dynamiques : la dynamique économique, la dynamique sociale et la dynamique spatiale de l'étalement et de l'enchevêtrement des populations et des activités (Behar, 2010). Avec le processus de métropolisation, une nouvelle configuration spatiale se met en place. Elle confronte

les espaces en question à de nouveaux défis et enjeux tout en imposant une révision de la manière de penser, de produire et de gérer l'espace.

Dans un contexte marqué par la mondialisation de l'économie, la concentration des opportunités de travail, des fonctions culturelles et de commandement en milieux urbains renforce leur attractivité résidentielle. En revanche, ces espaces se trouvent confrontés aux défis de réponses aux besoins territoriaux émergents. Le phénomène affecte aussi bien les pays développés que ceux émergents et en développement. Il se traduit par un processus d'urbanisation reconfigurant les espaces.

Les changements économiques, les transformations des techniques de production s'accompagnent d'importants mouvements de la population : départs vers les villes ou au contraire hors des villes, concentrations et décentralisation, nouvelles agglomérations. Ce qui pose le problème pratique et théorique de la formule optimale. (Lefebvre H. , 1974, p. 109)

La deuxième moitié du vingtième siècle est marquée par une redistribution sans précédent de la population mondiale. En 2007, la population citadine franchit la barre des 50%. Selon les projections, cette proportion est estimée dépasser 58% en 2025 (PNUD, 2014)¹. Néanmoins, selon ces mêmes prévisions, en 2014, le rythme de la croissance urbaine n'est pas uniforme ; la transition urbaine affecte principalement les villes des pays en développement. Entre 2007 et 2025, la population urbaine des pays en développement est prévue croître de 52.40%, soit un taux de croissance annuel de 2.37%, alors que la population urbaine des pays développés est prévue croître de 10.05% soit un taux de croissance annuel de 0.56%. En 2050, la population urbaine mondiale est prévue atteindre 66% de la population mondiale (PNUD, 2014). Le rythme de croissance de la population sera plus soutenu dans les pays en développement, 42.31% soit 1.42% par an. En revanche, le rythme de croissance de la population urbaine tendra à se stabiliser dans les pays développés (PNUD, 2014). Dans ce sens, UN-HABITAT (2008) estime qu'en 2030, 84% de la population des pays du Sud vivront en milieu urbain.

Ces villes se caractérisent par une forte attractivité résidentielle. Celle-ci se traduit par une accélération des flux migratoires, des rythmes de croissance démographique élevés, des clivages

¹ Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) (Annexe 1).

et un étalement urbain démesuré. Ces derniers se manifestent par un changement d'échelle rendant inéluctable le passage de la ville monocentrique à la métropole polycentrique plus étendue et plus complexe.

Forme contemporaine de l'urbanisation, le processus de métropolisation ne constitue pas une simple croissance spatiale. Il s'agit d'un processus qui fait entrer dans l'aire de fonctionnement des grandes agglomérations de nouveaux espaces, produisant une continuité et une mutation morphologique des espaces en question (Gallety, 2013). Ce processus produit des mutations sociétales et de nouvelles configurations spatiales, annexant à la ville satellite de nouvelles aires urbaines, non seulement denses, mais aussi, distendues, discontinues, hétérogènes et polycentriques (Levy & Lussault, 2003).

L'émergence du processus de métropolisation met à l'ordre du jour des planificateurs et des gestionnaires de la ville des réformes au niveau des réponses de planification. Il s'agit d'accompagner et de maîtriser la transformation urbaine tout en renforçant la compétitivité des villes.

2.1. Transition métropolitaine à Beyrouth : un processus à grande vitesse

Au Liban, la concentration des fonctions économiques, administratives et culturelles dans les villes renforce l'attractivité résidentielle de ces dernières. La capitale Beyrouth se taille la part du lion. Depuis la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, la concentration des opportunités de travail et des fonctions de commandement² à Beyrouth, conjuguée à la guerre civile et l'instabilité géopolitique, renforcent son attractivité résidentielle. La ville accueille, en plus de la population beyrouthine, des migrants en provenance, aussi bien, des zones urbaines et rurales libanaises, que des villes de la région fuyant les hostilités et les persécutions. L'attractivité résidentielle des villes se traduit, non seulement, par une croissance de la population urbaine, mais aussi, par une expansion spatiale selon un double processus de densification et de dilatation. Sur le plan spatial, la croissance de la population urbaine s'accompagne par une augmentation de la demande pour le foncier et l'immobilier urbains que la capitale Beyrouth ne peut pas satisfaire. Une croissance de l'urbanisation vers les extensions de la ville et même bien au-delà de ces espaces se met en place

2 Les fonctions de commandement peuvent être de plusieurs ordres : politique, stratégique, financier, commercial, culturel, universitaire...

engendrant de nouvelles pratiques de l'espace. Par conséquent, la ville change d'échelle et de configuration ; elle évolue d'un espace urbain monocentrique à une métropole polycentrique plus complexe et étalée.

Durant les trente dernières années, la croissance de la population s'est principalement produite au niveau des zones urbaines alors que les zones rurales connaissent un taux de croissance négatif (UN-HABITAT, 2011). La guerre civile (1975-1990) a exacerbé la migration vers l'aire centrale de Beyrouth. En revanche, l'arrêt des hostilités n'a pas amorcé le phénomène inverse. Bien au contraire, ce processus s'est poursuivi et même s'est amplifié à travers le temps. Depuis 2013, les villes font face à de nouvelles dynamiques résidentielles celle des réfugiés syriens et irakiens.

La transition métropolitaine, aussi bien sur le plan spatial que démographique, s'est produite à une vitesse inédite dépassant les prévisions faites à l'horizon de 2030. En effet, le Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL) estime la population libanaise résidente à 4 005 028 personnes pour l'année 1998 (Dar & IAURIF, 2004). La population urbaine se répartit sur 35 agglomérations dont huit principales : l'aire urbaine centrale de Beyrouth, Tripoli, Baalbek, Zahleh, Nabatiyeh, Saida, Sour (Tyr) et Jbeil (Byblos), concentrant, en tout, 55.04% de la population résidente (Dar & IAURIF, 2004)³.

En 2016, se basant sur une analyse cartographique, faite dans le cadre de la thèse, les huit agglomérations principales se réduisent à deux : l'aire urbaine centrale de Beyrouth et l'agglomération de Tripoli. En dépit de la stagnation de la population résidente libanaise, l'instabilité politique et sécuritaire en Syrie et en Irak change la donne démographique. Des migrants en provenance de ces deux pays viennent s'ajouter à une population résidente⁴, vivant déjà à l'étroit.

3 Le SDATL ou Schéma d'aménagement du territoire libanais a été publié par le Conseil du développement et de la reconstruction du Liban en 2004 et mis en vigueur par décret ministériel en 2009. Constituant un document de référence, le SDATL porte sur l'organisation territoriale et l'équipement du pays. Il a été réalisé par le groupement IAURIF - Dar Al-Handasah sous la direction de Fouad Awada, secondé par Jean-Louis Pagès, Bassem Nsouli et Charbel Nahas.

4 Libanaise et palestinienne

La population résidente passe à 5 845 859 personnes⁵ (UNHCR, UNRWA & LCRP, 2016) (cf. Annexe 2) dont 73.16%⁶ vivent au niveau de l'aire urbaine centrale. Ces faits se contredisent avec les estimations du SDATL pour l'année 2030. Ce document avait estimé la population résidente au Liban à 5.4 millions de personnes dont 61.98% vivront dans les agglomérations urbaines principales.

Les prévisions estiment que la superficie des agglomérations urbaines passera de 864 km² en 2010 à 3 072 Km² en 2030 (Gazel, Harre, & Mariconi-Ebrard, 2011)⁷. Cette croissance se concentre principalement autour des agglomérations urbaines centrales (Beyrouth, le Mont-Liban), le long de la bande côtière, entre les villes secondaires et autour des grandes villes sous forme de ceintures de misère (Dar & IAURIF, 2004; Verdeil et *al.*, 2007). Dans les faits, selon les analyses cartographiques des dynamiques spatiales menées dans le cadre de la thèse, la superficie des agglomérations principales est passée de 958.81 km² en 1998, à 6 433.68 km² en 2016, ce qui représente un peu plus que deux fois la surface prévue pour 2030.

2.2. Des réponses de planification fortement décalées

En parallèle, la planification urbaine au Liban fait face à plusieurs défis remettant en question son efficacité. Quoique le concept de la planification ne soit pas récent au Liban, le champ d'intervention de la planification urbaine se réduit à la réglementation foncière, les investissements en infrastructure urbaine et la formulation de codes du bâti (Verdeil, 2010). Plusieurs raisons ont empêché le développement de ce concept pour devenir une partie essentielle des politiques des institutions publiques : la multiplicité des échelles et des acteurs de planification, la faiblesse de la gouvernance et la centralisation de la décision (UN-HABITAT, 2013). En outre, le système politique libanais et les grandes crises ont entravé le développement et l'intégration de ce concept dans les politiques publiques (Bakhos, 2005)

5 1.5 millions de syriens et 310 817 palestiniens (UNHCR & UNRWA ; 2016). Il est à noter qu'il n'existe pas d'estimation pour la population irakienne résidant au Liban. Lors d'un entretien avec la responsable d'une paroisse s'occupant des réfugiés irakiens, cette dernière a affirmé que les irakiens sont en train de quitter progressivement les frontières vers les Etats-Unis, l'Australie et le Canada.

6 Résultat obtenu dans le cadre de l'analyse sociodémographique (Chapitre 6)

7 Le programme Menapolis est le produit d'une convention entre l'association e-Geopolis et le Centre pour l'intégration Méditerranéenne de Marseille (CMI). Il est financé par le groupe Caisse des Dépôts et Consignation et commandité par le département MENA de la Banque Mondiale. Le programme répond à un double objectif : caractériser et mesurer l'urbanisation dans cinq pays de la zone MENA (Egypte, Jordanie, Liban, Maroc et Tunisie) (1960 – 2010) tout prévoyant les tendances à l'horizon 2020 et 2030.

Au Liban, la planification urbaine mobilise un bon nombre d'acteurs du secteur public, privé et de la société civile. Elle est appréhendée à deux échelles : nationale ou territoriale et locale. L'échelle nationale correspond à la planification sectorielle⁸ des ministères et aussi au Schéma d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL). Initié en 2002, en utilisant les données territoriales de 1997 – 1998, le SDATL est achevé en 2004. Cependant, il faut attendre l'année 2009 pour que cet outil entre en vigueur. Depuis, ce document d'urbanisme constitue un cadre de référence pour les schémas directeurs établis par la Direction Générale de l'Urbanisme. Quoiqu'il ait mis le cadre général des politiques publiques en matière d'équilibres démographiques, économiques, industriels, agricoles, environnementaux, le SDATL est obsolète à la naissance. En fait, ce schéma, non encore révisé et ajusté en fonction des bouleversements territoriaux, ne parvient pas à accompagner la vitesse inédite de la croissance spatiale.

A l'échelle locale, les Schémas Directeurs d'Aménagement, initiés par la Direction Générale de l'Urbanisme (DGU) en concertation avec les gouvernements locaux, fournissent un plan de zonage, un code de la construction définissant l'orientation du développement urbain. Ainsi, ces plans locaux se limitent à l'urbanisme de plan renvoyant à la planification traditionnelle centralisée sans aller au-delà de l'échelle locale pour englober l'échelle régionale ou la nouvelle échelle métropolitaine.

Outre l'organisation hiérarchique de la planification, d'autres défis entravent la mise en place du processus de planification stratégique. Ces défis se manifestent par la centralisation de la décision, la faiblesse de la gouvernance surtout locale due au déficit en matière de ressources humaines, financières et techniques (UN-HABITAT, 2011). S'ajoute à tous ces facteurs, l'absence d'un consensus entre les acteurs politiques, communautaire et sociaux pour passer à l'approche stratégique collaborative, moins centralisée et plus participative.

Par conséquent, les réponses de planification, décalées par rapport au rythme et à l'échelle de la croissance urbaine, ne parviennent pas à répondre aux nouveaux besoins territoriaux. Les agglomérations urbaines s'étendent de façon anarchique, en tâche d'huile et avec une perte de la notion de limite des villes tout en consommant des espaces préalablement ruraux. L'arrière-pays et les zones rurales se caractérisent par un retard remarquable et un manque d'attractivité dus à

⁸ Comme Eau, Electricité, télécommunications

l'absence de politiques étatiques promouvant le développement territorial équilibré (UN-HABITAT, 2011).

2. Cadre théorique

Deux variables explicatives se révèlent pertinentes pour aborder les deux types de dysfonctionnements territoriaux : la métropolisation et les réponses de planification. Cette section introduit le cadre théorique, développé dans le cadre du chapitre 2, établissant le lien entre les deux processus et les types de pannes qui conduisent aux déséquilibres territoriaux et la congestion. Cette analyse permet de dégager d'une part, la problématique et d'une autre part, la question de recherche.

2.1. Le processus de métropolisation

La métropolisation est une concentration d'hommes, d'activités, de richesses (Bassand, 2001; Halbert, 2010) et de fonctions de commandement (Veltz, 1996; Sassen, 1991) dans de grandes agglomérations intégrées à l'économie internationale (Bassand, 2001). La métropolisation se traduit par une croissance urbaine donnant lieu à une nouvelle configuration spatiale et démographique (Bassand, 2001) et la création de territoires spécialisés et complémentaires (Sassen, 1991; Veltz, 1996). Elle se manifeste par un éclatement urbain générant l'émergence de nouvelles centralités et un dépassement de la relation centre-périphérie (Veltz, 1996). La ville change d'échelle ; elle devient plus étendue et plus polycentrique (Dubois-Taine & Chalas, 1997; Dupuy, 1995). Les métropoles s'étendent tout en devenant des moteurs de croissance et des centres de pouvoir économique et politique. Sur le plan économique, l'espace métropolitain entretient aussi bien des relations internes et que des relations externes (Halbert, 2010). Celles-ci vont au-delà de la frontière nationale pour englober l'économie mondiale (Veltz, 1996). Des réseaux d'aires métropolitaines se créent (Veltz, 1996) et une hiérarchie urbaine selon les critères financiers se constitue (Sassen, 1991). Toutefois, en l'absence de réponses de planification appropriées, la métropolisation est vectrice de contraintes et de défis : répartition inégale de la production de richesses (Bassand, 2001), clivages et ségrégations spatiales (Veltz, 1996), étalement urbain produisant des espaces hétérogènes discontinus (Bassand, 2001).

Dans ce contexte marqué par la complexité de la transition urbaine, il devient inéluctable de repenser la reconfiguration des centralités, des échelles de planification et des modes de

gouvernance. L'enjeu consiste à mettre en place des politiques de planification spatiale appropriées à la gestion de l'évolution des territoires en mutation permanente.

2.2. La planification spatiale

La planification spatiale est la deuxième thématique permettant de comprendre et de proposer des recommandations pour pallier les dysfonctionnements déjà soulevés. Le vingtième siècle est marqué par une évolution du concept de planification territoriale. Cette évolution se traduit par une transformation des pratiques de planification (Zepf & Andres, 2011) pour accompagner la croissance des espaces. Dans la même lignée, Friedmann (2004) trouve que la planification devrait être réinventée de façon continue.

Avec la mondialisation, les régions métropolitaines cherchent de plus en plus à se tailler une place sur ce grand marché où la concurrence bat son plein. La planification urbaine évolue vers plus de globalité et d'adaptabilité en renonçant à une approche trop sectorielle et figée (Choay, 1980).

La planification est synonyme d'approches urbanistiques plus négociées, plus souples, plus intégrées et plus évolutives (Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2008). La planification ne cherche pas à freiner la croissance urbaine, mais à la contrôler et la contenir. Avec le changement d'échelle de la ville, la planification spatiale privilégie l'échelle métropolitaine (*city-region*) et même l'agglomération ou la région urbaine tout en intégrant de nouveaux enjeux tels que la décentralisation et la durabilité.

La planification spatiale stratégique est une activité initiée par l'Etat et ayant pour objectifs la diversité et la qualité des lieux et des relations au sein d'un même espace urbain (Albrechts, 2004; Healey, 2006). Il s'agit d'un processus continu fournissant un cadre de référence aussi bien pour les acteurs que les décideurs (Faludi, 2000; 2002; 2004). La planification spatiale stratégique est un départ récent dans la planification territoriale ; il s'agit d'une compréhension revisitée du rôle de la planification et ce, dans le cadre d'un processus de gouvernance plus élargi (Walsh, 2010). La signification précise, les résultats ainsi que la performance des pratiques de planification spatiales varient considérablement selon les divers contextes territoriaux de gouvernance et de systèmes d'acteurs (Allmendinger & Haughton, 2009 ; Haughton et al. 2009 ; Tewdwr-Jones et al., 2010). Albrechts et al. (2003) mettent l'accent sur la nécessité d'études de cas empiriques à différentes échelles territoriales et ce, dans le but d'évaluer la capacité de planification spatiale

stratégique à influencer les décideurs, les pratiques réglementaires, l'allocation des ressources et les tendances de développement spatial.

La raison d'être de la planification spatiale se heurte à des défis conceptuels et empiriques : la mutation territoriale, l'incertitude, l'écart entre la théorie et la pratique (Hillier, 2007). L'incertitude est due à l'existence d'un décalage entre la rapidité et la complexité des mutations territoriales et les réponses de planification (*ibid.*). En effet, les enjeux démographiques, socio-économiques et environnementaux plongent les villes dans un environnement incertain et complexe qui entrave le succès de la planification. Ce contexte d'incertitude creuse le fossé entre la planification réelle et la planification théorique. En effet, les planificateurs pensent toujours faire des plans pour les futurs possibles tout en se retrouvant entraînés par le désordre de la réalité et les imprévus (Healey, 2007).

Dans ce contexte marqué par l'incertitude soumis à de multiples temporalités, il s'agit donc de planifier tout en articulant les échelles de planification et prenant compte des intérêts des groupes d'acteurs (Zepf & Andres, 2011). Toute panne de planification produirait une métropole à deux vitesses et entraînerait des malaises territoriaux qui seraient difficiles à atténuer.

3. Problématique, objet et question de recherche

3.1. Problématique

La problématique de recherche s'articule autour du décalage entre le processus de métropolisation à Beyrouth et les réponses de planification inefficaces, voire inexistantes, se traduisant par des dysfonctionnements territoriaux. La recherche s'intéresse particulièrement au déséquilibre territorial et à la congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth. Pour saisir la complexité de la problématique, la thèse examine la relation entre deux variables explicatives essentielles tout en se basant sur des concepts théoriques.

La première variable renvoie au processus de métropolisation dans ses dimensions spatiales, sociales et économiques. La deuxième variable, fortement dépendante de la première, questionne, dans une perspective critique, l'efficacité des pratiques de planification. Il s'agit bien de leur efficacité dans la gestion et le contrôle de la nouvelle réalité territoriale dans toutes ses complexités. Ces deux types de dysfonctionnement, n'étant pas suffisamment abordés, dans la littérature et dans

la pratique, méritent bien d'être examinés et approfondis, à travers l'étude du processus de métropolisation et des réponses de planification.

3.2. **Objet de la thèse**

La thèse a pour objet d'identifier les réponses de planification adéquates dans le but de pallier les dysfonctionnements découlant du décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification. L'enjeu de cette thèse est donc d'expliquer et de proposer des recommandations pour le rétablissement de l'équilibre territorial et la décongestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth.

La recherche s'articule autour de la relation entre les deux variables citées ci-dessus. Pour ce faire, elle commence par analyser les dynamiques métropolitaines à l'œuvre à Beyrouth entre 1964 et 2016. Ensuite, elle questionne les réponses de planification et leur capacité à répondre aux nouvelles dynamiques et enjeux métropolitains tout en mettant l'accent sur la nécessité de l'évolution des pratiques et du système de planification. Ce qui rejoint la littérature sur la nécessité d'un renouvellement dans les pratiques de planification en tenant compte du processus métropolisation et de ses enjeux.

3.3. **Questions de recherche**

Les pratiques de planification se caractérisent par des démarches plutôt traditionnelles se limitant à la réglementation de l'usage des sols et à l'orientation du développement urbain. Ces pratiques classiques ne parviennent pas à formuler des réponses aux enjeux métropolitains émergents. Ainsi, Le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification est à l'origine de dysfonctionnements territoriaux. La thèse s'intéresse à deux types de dysfonctionnements caractéristiques de Beyrouth : la congestion et le déséquilibre territorial.

Compte-tenu du cadre théorique et des dynamiques de développement spatial et des réponses de planification décalées privilégiant l'attractivité des agglomérations urbaines et notamment, celle de Beyrouth, la question principale de recherche serait la suivante :

Quel type et quelle échelle de planification spatiale mettre en place dans le but de décongestionner l'aire métropolitaine de Beyrouth et de rétablir l'équilibre territorial ?

La congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et le déséquilibre territorial résultent, non seulement du processus de métropolisation, mais aussi des retombées de l'inefficacité de la

planification spatiale. Ce raisonnement constitue l'idée directrice qui guidera la recherche le long de la thèse.

Le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification articule la recherche autour de quatre thèmes de recherche ou objectifs. Le premier objectif analyse les dynamiques de métropolisation. Le second évalue les réponses de planification. Le troisième aborde les conséquences du décalage entre les deux processus. Finalement, le quatrième examine la possibilité de mise en place de processus de planification spatiale stratégique collaborative dans le but de rétablir les équilibres et décongestionner Beyrouth.

Ainsi, la recherche développe ses analyses dans quatre dimensions.

A travers les dynamiques spatiales, sociales et économiques, sans toutefois marginaliser les dimensions politique et culturelle, la première dimension analyse le processus de croissance de l'espace urbain. Celui-ci est abordé à travers le passage de l'échelle de la ville à celle de la métropole plus étendue et plus complexe. La seconde examine, dans une perspective critique, les réponses de planification au Liban et à Beyrouth. Il s'agit donc d'une évaluation des pratiques de planification spatiale, tout en identifiant le rôle des différents acteurs, dans la fabrique de l'espace urbain. Par ailleurs, cette dimension étudie les défis de la gouvernance à mettre en place des politiques de planification spatiale adéquates ayant pour but la maîtrise et la gestion de la transition urbaine. La troisième dimension identifie les conséquences du décalage entre les deux processus. La quatrième dimension propose des solutions pour combler l'écart entre les deux processus. Par la suite, elle détermine le type et l'échelle de planification spatiale pouvant décongestionner la métropole de Beyrouth et rétablir l'équilibre territorial.

Les objectifs de la thèse sont formulés sous forme de questions dont découlent des sous-questions.

Objectif 1 : Quelles sont les dynamiques et les conséquences de la métropolisation à Beyrouth ?

La mondialisation et la croissance de la population urbaine favorisent une reconfiguration constante des territoires et un processus de métropolisation à Beyrouth. La croissance de la population urbaine s'accompagne par une densification du bâti et un étalement sans précédent. En outre, au niveau de la capitale et de la banlieue, l'expansion est non seulement horizontale ; la tendance de

densification est plutôt à la verticalité modifiant la silhouette de l'espace⁹. Dans un contexte marqué par la financiarisation du marché du construit urbain, le processus de métropolisation favorise la verticalisation des espaces centraux et des nouvelles centralités périphériques (Languillon-Aussel, 2018).

La métropolisation exacerbe les nuisances, les conflits et les ségrégations.

La ségrégation est un ensemble de processus, de comportements, de procédures qui, volontairement ou non, permettent et produisent des inégalités socio-spatiales concentrés en certains lieux ; constituent des barrières à l'intégration et des freins à l'accessibilité réelle, pénalisent ou rendent difficiles l'insertion ; favorisent ou accélèrent l'éviction ou l'exclusion (Gaschet & Lacour, 2008).

Il s'agit donc de faire le point sur les dynamiques urbaines au Liban qui sont à l'origine du processus de métropolisation et de ses enjeux. Cette analyse se fonde sur un cadre théorique, des outils cartographiques, des études empiriques ainsi que des références bibliographiques. Pour ce faire, la recherche adopte une approche multidimensionnelle associant plusieurs expressions du processus de métropolisation et de ses enjeux. De ce fait, trois sous-thèmes composent l'objectif : il s'agit d'analyser les dynamiques spatiales, économiques et sociales dans le but déterminer l'ampleur du processus tout en procédant à un premier exercice de délimitation de l'espace métropolitain de Beyrouth.

Le premier sous-thème analyse, à travers une analyse cartographique, les recompositions spatiales du système urbain libanais, tout en mettant l'accent sur la structure hiérarchique plaçant Beyrouth au sommet de l'armature urbaine. Dans cette perspective, des sous-objectifs émergent sous forme de questions :

Comment a évolué le système urbain au Liban entre 1964 et 2016 ? Quelles sont les dynamiques de recomposition spatiale ?

Quels sont les critères de délimitation des agglomérations urbaines adoptés par la thèse ?

⁹ D'après l'étude menée, dans le cadre de la thèse, sur les permis de construire délivrés par l'Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth (2017).

Le second sous-thème éclaire sur les dynamiques sociodémographiques du système urbain entre 1998 et 2016¹⁰. Tenant compte, des résultats du premier sous-thème de cet objectif, ce sous-thème répond aux questions suivantes :

Quels sont les dynamiques de concentration de la population résidente au Liban ?

Quelles sont les critères de délimitation de la métropole ? Où s'arrête-t-elle ?

Le troisième sous-thème met en exergue les dynamiques économiques qui sont à l'origine de la mobilité et de l'attractivité résidentielle de Beyrouth et de son aire métropolitaine. Il présente une géographie économique du Liban tout en mettant l'accent sur son rôle dans la production de l'espace. Les résultats d'une enquête, menée dans le cadre de cette thèse, sur la géographie de l'emploi, de la mobilité résidentielle permettent de procéder à un exercice de délimitation de la métropole de Beyrouth. A travers ce bilan économique, le sous-thème tente de répondre aux questions suivantes :

Comment s'organise la géographie de l'emploi au Liban

Comment a évolué la structure de l'économie libanaise ?

Comment se distribuent les fonctions économiques supérieures ?

Ces trois sous-thèmes engendrent des questions de synthèse autour de la métropole et de son aire métropolitaine

Quelle définition du processus de métropolisation s'applique au contexte beyrouthin ?

Qu'est-ce qui se passe au niveau des lisières de la métropole ?

Quels sont les territoires les plus disposés à faire partie bientôt de la métropole ?

Objectif 2 : Dans quelle mesure les réponses de planification sont efficaces ?

Dans une perspective critique, il s'agit d'évaluer les réponses de planification. La thèse questionne notamment les outils, l'approche de planification, la gouvernance urbaine, les échelles de la

¹⁰ Faute de données sur la distribution de la population résidente au Liban, l'analyse des dynamiques sociales se limitent aux années 1998 et 2016.

planification, la logique des acteurs. Pour ce faire, cet objectif s'articule autour de deux sous-thèmes permettant la formulation de sous-questions :

Le premier sous-thème évalue le système de planification au Liban à travers l'examen des pratiques de planification et leurs outils. A ce niveau, la recherche évalue la réalisation des plans, la gestion du développement, l'engagement des acteurs et les échelles d'intervention. Dans ce sens, la thèse formule les questions suivantes :

Comment s'organisent les pratiques de planification ? quelles sont les outils à l'œuvre et à quelle échelle ?

Qui sont les acteurs de planification au Liban ?

Comment s'organise le jeu d'acteurs ? (Le niveau de décision, les prérogatives et les rapports de force).

Selon quelle hiérarchie et échelle est organisée la planification spatiale au Liban ?

Quels sont les défis auxquels font face les différents acteurs ?

Le deuxième sous-thème consiste à identifier les enjeux de la planification, comme l'incertitude et l'instabilité, la mise en œuvre et les défis de la gouvernance. En effet, mettre en place des stratégies de planification du développement spatial de la ville pour pallier une situation chaotique s'avère difficile. Les planificateurs courent le risque de renforcer l'étalement de la ville au lieu de le contenir. Par conséquent, les réponses à ces défis peuvent être non tranchées. A cet égard, Burgel (2008) parle de la fin ou de la mort des villes . Dans ce sens, « les maux très graves et les funestes conséquences qui découlaient, pour l'individu, la famille, le voisinage, et l'humanité toute entière, de l'ignorance et du laisser-faire avec lesquels on regarde ces questions, presque jamais bien étudiées, comprises et pire encore, mal résolues » (Cerdà, 1867 repris par Roncayolo et Paquot 1992, p 141). Il évoque la possibilité d'une dégénérescence physique et celle d'un anéantissement moral et intellectuel des hommes qui vivraient dans des fourmilières. Pour Simmel (2013), l'urbain est victime d'un processus anémique, de désorganisation sociale, en raison de l'anonymat qui se développe dans la ville et le menace de déracinement.

L'enjeu de la thèse revient à identifier les politiques adéquates de production et de gestion de l'espace. Ces politiques devraient être révolutionnaires et dépasser les approches de planification traditionnelles. Les questions qui se posent sont les suivantes :

Quels sont les enjeux de la planification au Liban ? Comment se traduisent-ils dans l'espace ?

Dans quelle mesure ces politiques de production de l'espace sont-elles adaptées pour faire face aux défis métropolitains émergents ?

Quels sont les défis de la gouvernance ?

Par ailleurs, plusieurs facteurs sont à l'origine de la croissance urbaine : macroéconomique, microéconomique, et sécuritaire (pour le cas de Beyrouth). Ces facteurs accélèrent le processus de métropolisation tout en exacerbant ses enjeux, spécialement en l'absence de réponses de planification adéquates. Se basant sur le cadre théorique développé dans le deuxième chapitre, le processus de métropolisation sera étudié à travers ses enjeux. Il s'agit notamment de l'étalement urbain, de l'accroissement de la mobilité, de la fragmentation et, finalement, du redéploiement des centralités. Par conséquent, une deuxième question se pose :

Quels sont les enjeux de la métropolisation ? Comment se matérialisent-ils ?

Objectif 3 : Quelles sont les conséquences de l'inefficacité de planification de la métropolisation à Beyrouth ?

Cette réflexion permet d'identifier comment la croissance urbaine s'est produite à deux vitesses : la croissance démographique n'a guère pu être accompagnée de dispositifs de planification pourvoyant une offre de services adéquate.

L'attractivité des espaces métropolitains engendre des problèmes urbains. Ces derniers concernent, d'une part, la saturation et la congestion de l'espace métropolitain et d'autre part, le déséquilibre territorial dû à la mauvaise qualité de services et au manque d'opportunités de travail dans les zones rurales.

Quelles sont les conséquences d'une expansion urbaine inefficacement planifiée à l'échelle métropolitaine et à l'échelle nationale ?

Comment se matérialise la congestion ?

Comment mesurer le déséquilibre territorial ?

Objectif 4 : Comment est-il possible de rétablir l'équilibre territorial et décongestionner Beyrouth ?

La gouvernance urbaine est une dimension essentielle du projet avec l'enjeu stratégique de la coordination des politiques et l'articulation des échelles de planification. La croissance urbaine doit, non seulement, être accompagnée de nouvelles politiques de planification mais aussi par une amélioration de la gouvernance urbaine et une meilleure participation des parties prenantes. Les questions qui se posent à ce niveau :

Quel type et quelle échelle de planification spatiale mettre en place pour décongestionner Beyrouth et rétablir l'équilibre territorial ?

Quelles réformes apporter à la gouvernance ? Renforcement ? décentralisation ?

4. La structure de la thèse

Neuf chapitres, organisés en deux parties, composent la thèse.

La première partie aborde le cadre théorique et méthodologique de la recherche (Chapitres 2, 3, et 4). Le second fournit un positionnement théorique sur les deux variables étudiées, la métropolisation et les réponses de planification et identifie la question de recherche principale. Le troisième retrace, à travers une revue de littérature contextualisée l'histoire du décalage entre le processus de métropolisation et les pratiques de planification à Beyrouth. Le quatrième chapitre définit le cadre méthodologique selon lequel est étudié le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification.

La deuxième partie fait le point sur les dynamiques urbaines au Liban tout en mettant l'accent sur les processus de métropolisation à Beyrouth et les réponses de planification décalées. Se basant sur le cadre théorique, une étude empirique et des analyses cartographiques, cette partie se compose de quatre chapitres (5, 6, 7 et 8) et de la conclusion (chapitre 9).

Le chapitre 5 étudie l'évolution et les recompositions du système urbain libanais entre 1964 et 2016. Il compare l'évolution de l'aire centrale de Beyrouth et de son aire métropolitaine à celle des autres agglomérations urbaines principales du pays. En effet, l'attractivité de l'aire centrale de Beyrouth rend ses frontières fluides et poreuses tout en provoquant un développement spatial sans précédent et la plaçant au sommet de la hiérarchie territoriale.

Le chapitre 6 analyse les dynamiques sociales et démographiques qui sont derrière l'attractivité résidentielle de Beyrouth et la structure territoriale hiérarchisée au Liban. Faute de données sur la population, la recherche se contente de deux années de références, 1998 et 2016. Les estimations de 1998¹¹, de la population et du nombre de ménages, disponibles à l'échelle locale constituent un point de départ. Le croisement des estimations 1998 avec d'une part, celles de la population résidente en 2016¹², et d'autre part la distribution des bâtiments par circonscription foncière pour la même année, détermine la distribution spatiale de la population, à l'échelle locale.

Afin de mieux comprendre le processus de métropolisation, il est utile d'étudier la dynamique qui est à l'origine de l'attractivité résidentielle de la métropole. Le chapitre 7 met l'accent sur les dynamiques économiques à trois niveaux, la métropole, l'aire centrale de Beyrouth et le grand territoire. Les quatre parties du chapitre ont pour but de mettre en valeur le poids économique l'aire métropolitaine.

Le chapitre 8 constitue une évaluation des pratiques de planification spatiale dans une perspective critique. Il s'agit d'une approche politico-institutionnelle pour étudier la performance ainsi que la défaillance des pratiques de planification dans la réalisation des objectifs des stratégies de développement. Le chapitre examine les pratiques de planification et leurs outils. Il évalue ensuite les défis de la planification spatiale pour dégager les conséquences et les enjeux d'un processus de métropolisation inefficacement planifié. Deux dysfonctionnements en résultent : la congestion et le déséquilibre territorial. D'un côté, la congestion se manifeste au niveau de l'aire métropolitaine de Beyrouth, et notamment, la capitale, sa proche banlieue et leurs entrées. D'un autre côté, le déséquilibre territorial oppose d'une part, la métropole au reste du pays, et d'une autre part, la capitale et sa proche-banlieue au reste de la métropole. Finalement, la recherche propose des

¹¹ Estimations faites dans le cadre de l'élaboration du SDATL

¹² Estimations de la population résidente, à l'échelle du caza, faites par United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) et United Nations Relief and Works Agency for Palestine (UNRWA) dans le cadre Lebanon Crisis Response Plan (LCRP) (cf. Annexe 2).

recommandations en vue de calibrer les deux processus et d'atténuer les conséquences des dysfonctionnements.

Le Chapitre 9 présente une conclusion articulée autour de trois sections. La première passe en revue les objectifs et les questions de recherche à la lumière de l'analyse et des résultats. La deuxième présente les limites de la recherche, alors que la troisième et dernière partie constitue une piste de réflexion concernant l'approfondissement des recherches futures sur le processus de métropolisation et les pratiques de planification en comparant des territoires.

Partie.1. Cadre théorique et méthodologique

Chapitre 2 Cadre théorique : Métropolisation et pratiques de planification

La problématique de cette thèse consiste à comprendre le décalage entre le processus de métropolisation à Beyrouth et les réponses de planification se traduisant par différents types de malaises territoriaux. La recherche s'intéresse particulièrement à deux types de dysfonctionnements : le déséquilibre territorial et la congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth.

Pour saisir la complexité de la problématique, le cadre théorique est examiné à travers deux variables explicatives essentielles : la métropolisation et les pratiques de planification. L'étude de la corrélation entre ces deux variables se fixe deux objectifs : le premier consiste à répondre au questionnement suivant : *Quelles sont les causes du décalage entre les deux processus ?* Le second s'attache à *identifier la question de recherche qui guidera la thèse.*

Pour ce faire, le chapitre s'organise selon trois sections. La première présente une analyse de la métropolisation selon une approche multidimensionnelle, mettant en exergue les dynamiques spatiales, économique et sociale, sans toutefois négliger la dimension politique et culturelle. La deuxième identifie l'évolution des pratiques de planification surtout en matière de gestion des grandes transformations métropolitaines. La troisième conclut sur les conséquences du décalage entre les deux processus tout en identifiant la question de recherche principale.

1. Le processus de métropolisation

Quoique le processus de métropolisation soit associé à des préoccupations d'actualité, le concept reste tout de même flou et complexe. La recherche soulève quatre types de questionnements connexes à la question précédente soulevée dans l'introduction du chapitre.

Comment définir le processus de métropolisation ? Comment l'analyser ?

Quel sont les liens entre la métropolisation et la mondialisation ? Peut-on assimiler toute forme d'urbanisation à un processus de métropolisation ?

Quels sont les enjeux et les défis de la métropolisation ?

Comment se manifeste la métropolisation dans les pays du sud ?

Les réponses à toutes ses questions articulent cette section autour de quatre sous-sections. La première examine le processus selon une approche pluridisciplinaire, la seconde établit les liens entre la métropolisation et la mondialisation. La troisième dégage les enjeux de la métropolisation. Finalement la quatrième élabore les spécificités de la métropolisation dans les pays du Sud.

1.1. Métropoles et métropolisation : des approches pluridisciplinaires de définition

A travers la littérature existante, cette section a pour objectifs de dégager des réponses aux questionnements suivants : *Comment définir le processus de métropolisation ? Comment l'analyser ?*

Le corpus développé examine le processus de métropolisation à travers les différentes approches disciplinaires de définition de la métropolisation. La synthèse de l'ensemble des travaux sur le sens de ce terme permet de construire une analyse du processus de métropolisation.

Il n'existe pas une définition universelle de la métropolisation. Le concept de la métropolisation est analysé par diverses disciplines des sciences humaines et utilisé dans les discours sur la ville depuis les années 90 (Roger, 2007). La métropolisation doit sa genèse à l'évolution du mode de production capitaliste et le triomphe du néolibéralisme à la fin du vingtième siècle (Di Méo, 2010). Le terme métropolisation apparaît dans les années 1990 (Corade, 1994) dans la littérature et dans les programmes de recherche (Lacour, 1999).

Le terme est largement utilisé dans la littérature francophone (Lalanne & Pouyanne, 2011) Toutefois, il est n'est pas ignoré dans la littérature anglo-saxonne. Nombreux sont les auteurs anglophones qui discutent et analysent les questions liées aux métropoles ou *city-regions*. Il s'agit, à titre d'exemple d'Allen Scott, Patsy Healey, Peter Hall, Willem Salet et bien d'autres.

Différents travaux et investigations pluridisciplinaires engagés par des géographes, urbanistes, aménageurs, économistes, sociologues, politistes, juristes ont contribué à la définition de la métropolisation. Ils donnent lieu à des préoccupations mobilisant le champ de la recherche (CERDARE, 2010). Depuis la fin des années 80 jusqu'à nos jours, des travaux théoriques ont permis de mieux comprendre les dynamiques urbaines. Ces apports théoriques donnent lieu à une « abondance terminologique » (Ferrier, 2001, p. 41). Ils mettent l'accent sur des réalités et sont

complémentaires. Le processus de métropolisation est défini selon les orientations théoriques des auteurs.

La métropolisation est un processus spatio-temporel multiforme induisant une transformation de l'urbain (Derycke, 1993). Ce processus met en relation, non seulement, trois types de dynamiques, économique, sociale et spatiale (Behar, 2010), mais aussi, des dynamiques politiques et culturelles. La dynamique économique de concentration des richesses et des emplois permet à tous les résidents ou à ceux qui ont accès à la métropole de bénéficier d'externalités positives (*ibid.*). La dynamique de ségrégation sociale et de concentration de ces catégories sociales qui donnent à la ville son pouvoir symbolique (*ibid.*). La dynamique spatiale de l'étalement et de l'enchevêtrement des populations et des activités (*ibid.*).

A travers la littérature existante, la recherche aborde la problématique de la métropolisation selon ces dimensions disciplinaires (Lacour & Puissant, 1999) qui ne sont pas forcément contradictoires mais plutôt complémentaires.

La dimension économique : Cette approche de la métropolisation propose une analyse pertinente du développement économique contemporain des villes (Beckouche, 1993 ; Da Cunha, 1995 ; Lacour & Puissant, 1991 ; Savy & Veltz, 1993 ; 1995 ; Veltz, 1996) où le déclin des grandes villes est un leurre (Leroy, 2000). Le processus de métropolisation à partir de l'économie géographique accorde une importance à la mondialisation. Avec cette approche, la dimension spatiale disparaît mais pas la dimension territoriale. Les métropoles sont des locomotives de la croissance ; elles captent et répandent la croissance à travers le reste du territoire.

La dimension sociale : les théoriciens accordent une importance à la dynamique interne des espaces urbains. Pour eux, la métropolisation est une dynamique de concentration spatiale et de mise en réseau mondial des fonctions économiques et du capital humain où le niveau de savoir-faire et des compétences professionnelles constitue un facteur de productivité aussi bien individuelle que collective (Glaeser, 2003 ; Gennaioli et *al.*, 2013). A titre d'exemple, Sassen (1991) parle de la ville globale, Bassand (2001), de la ville-mère et Bourdin (2005), d'une lecture de la métropole à travers la perspective sociale.

La dynamique spatiale : les théoriciens s'intéressent aux mutations spatiales provoquées par les dynamiques socio-économiques ; les mutations spatiales se manifestent par les processus de

dilatation, de recomposition et d'interdépendances discontinues des espaces urbains (Dugua, 2015). Dans ce contexte, Ascher (1995) introduit le concept de la métropole. Pour Halbert (2010), la métropole ne peut pas être isolée de son territoire proche ni du reste du monde.

L'analyse des définitions données par les trois visions, provenant de logiques différentes, permet de déduire une définition, non exhaustive, mais qui sera adoptée tout au long de la thèse. Par ailleurs, elle permet de développer une analyse de ce processus. L'interaction entre ces trois visions, ainsi que celles de la culture et de la politique, forme des espaces métropolitains complexes entretenant des relations aussi bien de concurrence que de synergie (Dugua, 2015).

Avec l'émergence de la métropolisation, les villes redeviennent le centre des préoccupations alors que les discours des années 80 annonçaient leur déclin (Corade, 1994). En dépit de l'existence d'une littérature relativement abondante, les études n'ont pas réussi à élaborer des définitions précises ou bien une définition commune adoptée par l'ensemble des disciplines en question. Pour les spécialistes, la métropolisation est le processus par lequel une ville acquiert des fonctions majeures de coordination d'activités de portée mondiale (Bourdeau-Lepage & Huriot, 2005). Lalanne et Pouyanne (2011) ont tenté de trouver une définition du concept de la métropolisation en anglais. Selon Stefan Kräfte (2007), la métropolisation est un phénomène de concentration, dans les grandes villes, des activités de contrôle liées à la recherche et à la connaissance.

1.1.1. La définition par les économistes

Veltz (1996) accorde une importance au lien entre la globalisation et la métropolisation. Pour lui, « la métropolisation (...) n'est pas seulement la forme qui habille les grands processus économiques. Elle en est, très largement, la substance même » (Veltz, 1996, p. 17). Avec la mondialisation, les années 80 se caractérisent par la croissance des emplois tertiaires et le développement de la compétitivité entre les territoires (*ibid.*). Le progrès des transports accroît la mobilité tout en intensifiant les flux et engendrant une reconfiguration spatiale des espaces urbains. La métropolisation est une expression territoriale de la mondialisation (*ibid.*). Les métropoles sont le fruit d'une spécialisation et d'une concentration de la population ainsi que des fonctions décisionnelles, financières, politiques ou culturelles dans les aires métropolitaines. Par ailleurs, Veltz (*ibid.*) met l'accent sur les clivages et les inégalités spatiales aussi bien entre les régions et au sein d'une même région ou ville. Pour cet auteur, le processus est vecteur de discriminations et d'inégalités aussi bien à l'échelle territoriale qu'à l'échelle mondiale. La répartition inégale de la

production des richesses selon une logique de ségrégation spatiale laisse son empreinte sur la forme urbaine (*ibid.*). En effet, la croissance urbaine se concentre dans quelques grandes métropoles au détriment des autres villes et régions non urbaines. Dans ce contexte marqué par la métropolisation et la compétitivité, le modèle centre-périphérie devient désuet. Le statut métropolitain d'une ville va au-delà des relations qu'elle entreprend avec ses périphéries pour englober la place qu'elle occupe dans la nouvelle économie mondiale (*ibid.*). Le binôme métropolisation-mondialisation amène les grandes villes à s'organiser en grappes (*ibid.*). Le monde se présente comme un réseau d'aires métropolitaines, entretenant des échanges entre elles, indépendamment des frontières physiques qui les séparent. « L'économie globale est immédiatement présente dans l'économie mondiale » (*ibid.*, p. 7). « Les relations horizontales entre les pôles dépassent alors les relations verticales » (*ibid.*, p. 7). Des réseaux se mettent en place. Ceux-ci se caractérisent par des relations horizontales de pôles à pôles à travers un caractère maillé non hiérarchisé. Outre la compétitivité, ces pôles constituent des points nodaux où s'entrecroisent des réseaux économiques et sociaux transversaux, dont les multinationales, les *diasporas* et les milieux scientifiques constituent les trames principales (*ibid.*). C'est cette forme, à la fois dispersée et intégrée, qui dessine de nouveaux ensembles et de nouvelles fragmentations, que Veltz appelle l'économie d'archipel. Le développement des métropoles repose sur des bases économiques solides qui les rendent compétitives au sein d'une économie d'archipel mondialisée (*ibid.*)

Comme Veltz (1996), Sassen (1991) trouve qu'il existe un lien entre la mondialisation et le processus de métropolisation. Cette auteure introduit le concept de la ville globale pour évoquer les métropoles qui sont les centres de commandement à l'échelle mondiale. Elle étudie les villes globales se trouvant au sommet de la hiérarchie des métropoles selon les critères financiers. Sassen (1991) définit la métropolisation comme étant la dynamique spatiale induite et motrice de la globalisation.

Outre Veltz et Sassen, Lévy (1995, p. 58) définit la métropole comme étant un « système urbain dont la configuration rend possible l'accès à un niveau d'excellence à l'échelle mondiale ». Par ailleurs, pour Bourdeau-Lepage et Huriot (2005), une métropole est une ville qui participe à la coordination des activités économiques à l'échelle mondiale, à travers une organisation réticulaire.

1.1.2. La définition par les sociologues

Pour les sociologues, la métropolisation ne se réduit pas à la dimension économique (Bourdin, 2015). Bassand (2001) définit étymologiquement la métropole comme étant d'une ville-mère rayonnant culturellement sur les périphéries ; il s'agit d'une grande ou très grande ville dont la population dépasse un million d'habitants. Il considère la métropolisation comme un processus qui façonne les métropoles en très forte croissance aussi bien sur le plan spatial que sur le plan démographique (Bassand, 1997; Ascher, 1995; Sassen, 1991; Castells, 1996; Bassand et *al.*, 2000). Cette nouvelle organisation spatiale se traduit par un étalement des villes, un développement de la mobilité (Bassand, 2001), une nouvelle configuration sociale (Bassand, 2001) permettant de réunir des habitants des villes et des campagnes sur un même espace, une modification de la nature des relations entre les villes, la connectivité l'emportant sur la proximité (Bassand et *al.*, 1995 ; May, 1993).

Pour sa part, Bourdin, dans son ouvrage *La métropole des individus*, publié en 2005, étudie le processus de métropolisation à travers la perspective sociologique : ses habitants, ses pratiques et ses modes de vie. Il définit la métropole comme suit :

La métropole est un objet social qui se constitue et se développe à partir du mouvement, du déséquilibre et non du renforcement d'une stabilité. La rationalisation des rapports sociaux (...) y est un processus central, qui dépasse la seule individuation pour affecter toute l'architecture sociale en même temps que la culture. Elle se manifeste notamment dans une diversification sociale généralisée qui n'est pas seulement la conséquence du développement de la division sociale du travail mais la dépasse. La construction des rapports que les individus entretiennent entre eux, avec eux-mêmes et avec le monde qui les entoure, passe par des systèmes plus abstraits d'équivalence, de mesure d'évaluation. En même temps, la subjectivité est toujours plus individuelle. (Bourdin, 2005, pp. 21-22).

Pour Bourdin (2015), l'inscription des métropoles dans les flux mondiaux ne se réduit pas à l'économie. La métropole est, non seulement, la projection du commandement économique, où le secteur financier revêt une grande importance, mais aussi, de la dimension culturelle et intellectuelle où l'économie de la connaissance joue un rôle considérable. Les métropoles sont hyperconnectées aussi bien de façon matérielle que virtuelle (*ibid.*). Ainsi, un système complexe

d'interconnexion se développe aux échelles métropolitaine, nationale, régionale et internationale. Les relations ne se limitent plus à la concurrence, la domination et les échanges commerciaux mais englobent l'innovation et l'échange d'informations, des connaissances et des idées (Bourdin, 2015).

1.1.3. La définition par les géographes et les urbanistes

Ascher (1995) promeut le terme Métapolis. Néanmoins, il propose une définition de la métropolisation.

La métropolisation concentre de façon croissante les hommes, les activités et les richesses dans les agglomérations multifonctionnelles de plusieurs centaines de milliers d'habitants, fortement intégrées dans l'économie internationale. Elle s'accompagne de transformations significatives des grandes villes, de leurs banlieues et de leur environnement, constituant des espaces urbanisés de plus en plus vastes, hétérogènes, discontinus formés parfois de plusieurs grandes cités, de moins en moins liées à une économie régionale et dont les arrière-pays se transforment en espaces de services et de loisirs (Ascher, 1995, p. 33).

Ascher (1995) considère que la métropolisation est la poursuite de la concentration des richesses humaines et matérielles dans les agglomérations les plus importantes. Cependant, elle dépasse le simple phénomène de croissance des grandes agglomérations. Il s'agit d'un processus qui fait entrer dans l'aire de l'agglomération urbaine, des villes et des villages de plus en plus éloignés. Ce même processus engendre de nouveaux types de morphologies urbaines, de nouvelles dynamiques économiques, de nouvelles pratiques de l'espace et de nouvelles configurations territoriales.

Cependant, la notion de métropole « n'introduit ni l'idée d'une nouvelle structuration des espaces urbains, ni l'idée de la formation d'un nouvel espace des activités économiques et sociales quotidiennes » (Ascher, 1995, p. 31). Par conséquent, l'utilisation de la notion de métropole pour décrire les grandes agglomérations devient inappropriée ; cette notion évoque une grande ville assurant « les fonctions les plus élevées dans la hiérarchie urbaine régionale » (Ascher, 1995, p.

31). De ce fait, Ascher introduit un terme original pour désigner les nouveaux espaces urbains : la « métapole » (Ascher, 1995, p. 31).

Que signifie une métapole pour Ascher ? « Une métapole est l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien ordinaire d'une métropole. Une métapole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métapole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métapole comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants » (Ascher, 1995, p. 32).

« Les métropoles sont mono ou polynucléaires, plus ou moins éclatées, hétérogènes, polarisées ou segmentées, denses ou étalés ; elles suivent des dynamiques de croissance radioconcentriques, en doigts de gants, linéaires, en grappes ou encore métastatiques » (Ascher, 1995, p. 32). Les métropoles remettent en cause les hiérarchies urbaines et autres armatures (Bassand, 2001, p. 4). Beaucoup de villes intermédiaires rencontrent des difficultés à se tailler une place entre, d'une part, les métropoles et, d'autre part, les petites villes, à caractère, patrimonial et touristique, ou rural à caractère agricole (Ascher, 1995). Par ailleurs, pour Ascher (1995), la globalisation et l'approfondissement de la division du travail à l'échelle mondiale, rendent les agglomérations urbaines plus compétitives. A cette fin, les petites et moyennes villes s'efforcent de se connecter aux très grandes agglomérations, à travers des moyens de transports et de communications, pour bénéficier au maximum de leur urbanité et de leur potentiel (Ascher, 1995).

Pour sa part, Halbert (2010) définit la métropolisation à travers la dimension spatiale.

La métropolisation est la concentration des hommes et des activités dans les principales agglomérations d'un système urbain donné (Halbert, 2010). Cette dynamique s'appuie sur des régions urbaines qui se distinguent par leur capacité à polariser les grandes circulations planétaires de biens, de capitaux, de personnes, de connaissances scientifiques, de symboles, etc. Au cœur d'une mondialisation qui touche de plus en plus de domaines de la vie quotidienne, ces régions urbaines constituent les foyers de la production et de l'accumulation des richesses. Ce sont elles que nous nommons métropoles (Halbert, 2010, p. 6).

Pour Halbert (2010), une ville, quelle que soit son échelle s'inscrit dans un contenu territorial. Par ailleurs, ce même auteur trouve pertinent, tout à fait comme Ascher (1995), de soulever le côté paradoxal de la métropolisation. Les métropoles, quoiqu'elles constituent des lieux de concentration des activités économiques à haute valeur ajoutée, cumulent des problèmes sociaux, des nuisances environnementales ainsi que des tensions que les politiques d'aménagement ne parviennent pas à surmonter (Halbert, 2010). Quoiqu'Halbert (2010) ne nie pas l'insertion des métropoles dans un système de nœuds formant un réseau, ce propos s'oppose à la notion de l'économie d'archipel, développée par Pierre Veltz (1996). Partant de la perspective de l'économie territoriale, Halbert (2010) caractérise l'avantage métropolitain comme étant le résultat d'un écosystème intégré et ouvert dont les métropoles devraient profiter. Sur ce, la puissance des métropoles ne relève pas seulement des opportunités de travail et des fonctions de commandement, mais aussi, de leur ancrage géographique. De fait, l'originalité du concept de l'avantage métropolitain réside dans l'articulation des différentes dimensions territoriales afin de mieux combiner et mobiliser aussi bien des ressources que des acteurs.

1.1.4. Synthèse des définitions

La synthèse des définitions permet de répondre aux interrogations de cette section relative à la définition et à l'analyse du processus de métropolisation et qui seront adoptées tout au long de la recherche.

La métropolisation est un processus spatiotemporel complexe mettant en synergie les trois dynamiques : sociale, spatiale et économique.

La métropolisation est une concentration d'hommes, d'activités et de richesses (Bassand, 2001; Halbert, 2010) et des fonctions de commandement (Sassen, 1991; Veltz, 1996) dans de grandes agglomérations principales intégrées dans l'économie internationale (Bassand, 2001). Ces agglomérations, connectées matériellement et virtuellement, entretiennent entre elles des relations de concurrence et d'alliance (Bourdin, 2015). La métropolisation se traduit par une croissance urbaine donnant lieu à une nouvelle configuration spatiale et démographique (Bassand, 2001).

Par ailleurs, elle se manifeste par un éclatement urbain générant l'émergence de nouvelles centralités et un dépassement de la relation centre-périphérie (Veltz, 1996). Sur le plan économique, l'espace métropolitain entretient des relations aussi bien internes qu'externes

(Halbert, 2010) qui vont au-delà de la frontière nationale pour englober l'économie mondiale (Veltz, 1996). Des réseaux d'aires métropolitaines se créent (Veltz, 1996) et une hiérarchie urbaine selon les critères financiers se constitue (Sassen, 1991). En d'autres termes, la métropolisation se manifeste aux niveaux interne et externe. Pour le niveau interne, il s'agit de la relation d'une centralité urbaine avec son entourage. Pour le niveau externe, il s'agit de la relation de la ville va au-delà des frontières nationales.

Toutefois, la métropolisation est un vecteur de contraintes et de défis : répartition inégale de la production de richesses (Bassand, 2001), clivages et ségrégations spatiales (Veltz, 1996), étalement urbain produisant des espaces hétérogènes discontinus (Bassand, 2001) et déséquilibre territorial.

La recherche s'intéresse à analyser et identifier comment les enjeux de la métropolisation peuvent conduire à un déséquilibre territorial et à la congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth. Ainsi, le processus de métropolisation se situe dans un contexte plus global (Veltz, 1996; Bassand, 2001).

Le processus de métropolisation à Beyrouth est étudié selon trois perspectives en soulignant les interactions complexes entre elles. La première renvoie plutôt au processus interne de structuration de l'espace moyennant des stratégies de localisation des ménages et des activités économiques (Douay, 2007). L'éclatement de l'urbanisation entraîne ainsi l'apparition de nouvelles spécialisations et de nouvelles centralités. La deuxième perspective est plus globale et insiste plutôt sur le développement d'un système de métropoles dans un contexte économique de concurrence généralisée. La troisième étudie la nouvelle configuration sociale et ses conséquences en matière de métissage d'identités sur un même espace. Aborder le processus à travers les trois perspectives citées ci-dessous ne signifie pas que la recherche minimise les dimensions culturelles, géopolitiques, politiques dans la production de la métropole.

1.2. La Métropolisation et la Mondialisation

Cette deuxième sous-section s'attache à répondre au questionnement suivant :

Quels sont les liens entre la métropolisation et la mondialisation ?

L'investigation des liens entre le processus de métropolisation et la mondialisation s'articule autour de trois parties. La première élucide la différence entre mondialisation et globalisation. La seconde

établit le lien entre la mondialisation et le processus de métropolisation. La troisième identifie les différences entre la métropolisation et l'urbanisation.

La mondialisation occupe une place importante dans la littérature sur les métropoles et la métropolisation. Comme développé dans la section précédente, les théoriciens, comme Veltz, Sassen, Bassand, et bien d'autres lient l'expansion urbaine d'un espace métropolitain au développement économique contemporain des villes (Beckouche, 1993; Da Cunha, 1995; Lacour & Puissant, 1991; Savy & Veltz, 1995; 1993; Veltz, 1996) et aux bouleversements qui ont affecté l'économie mondiale dans les années 1970 (Lacour, 1999; Veltz, 1996; Sassen, 1991). Elle peut apparaître « presque induite, auxiliaire de la globalisation » (Lacour, 1999, p. 74). Ces changements se sont amplifiés avec l'émergence et le développement du secteur tertiaire, l'économie informationnelle et la globalisation. En revanche, le concept de métropolisation est très ancien ; il est né bien avant la période de l'intensification de la mondialisation. Par conséquent, ces auteurs sont conscients que le concept de la métropolisation n'est pas uniquement corrélé à la mondialisation mais, exacerbé par ce facteur.

A partir de la littérature existante, il s'agit d'analyser, le rôle et l'influence de la mondialisation de l'économie sur la métropolisation. Néanmoins, les recherches scientifiques parlent tantôt de mondialisation tantôt de globalisation. Y-a-il une différence entre les deux terminologies ? Si oui, quel serait le terme employé le long de la thèse ? Pour répondre à ces questionnements, une étude du concept de la mondialisation de la différence entre la mondialisation et la globalisation précède l'analyse du lien entre la métropolisation et la mondialisation.

1.2.1. La mondialisation ou la globalisation ?

La littérature anglo-américaine est la première à évoquer le concept de la globalisation de l'économie sans dissocier la mondialisation de la globalisation (Ghorra-Gobin, 2010). Ces études établissent une relation entre les mutations urbaines et la nouvelle phase de capitalisme. Friedmann et Wolf (1982) utilisent l'expression *world city* ou ville mondiale pour désigner les grandes villes subissant les conséquences de la globalisation. Ces deux auteurs mettent aussi l'accent sur les coûts sociaux de l'insertion de ces villes dans l'économie globale. L'analyse de ces deux auteurs dépasse la vision d'une hiérarchie urbaine tout en identifiant les villes qui réussissent à articuler « économie globale et territoire national » (Ghorra-Gobin, 2010, p. 187).

Le concept de la ville globale ou *global city* est introduit par Sassen (1991). Quoiqu'elle ne différencie pas la ville globale de la ville mondiale, elle propose d'utiliser le terme *ville globale*. Sassen (1991) met l'accent sur la hiérarchie urbaine où quelques villes jouent un rôle stratégique dans le commandement de l'économie globale. Au sommet de cette hiérarchie, se trouvent trois villes (New York, Tokyo et Londres) réputées pour leurs places financières et les services spécialisés. Dans son ouvrage sur les villes globales, Sassen (1991) met l'accent sur le paradoxe de la communication informationnelle, qui d'une part, favorise la dispersion de la production industrielle, et d'autre part, redistribue l'industrie financière autour de nouvelles centralités de commandement.

Plus tard, les chercheurs, situés en dehors de l'orbite des villes américaines, dissocient le concept de la globalisation de celui de la mondialisation (Ghorra-Gobin, 2010). Ceux-ci critiquent les critères retenus, par leurs collègues anglo-américains, sur la hiérarchie des villes au sein d'un réseau de villes mondiales/villes globales (*ibid.*). En effet, le dictionnaire des mondialisations (Ghorra-Gobin, 2006) dissocie les termes mondialisation et globalisation. Le concept de la mondialisation n'est pas un processus récent ; les historiens évoquent la mondialisation prémoderne, la mondialisation moderne qui caractérise la période 1860-1914 et la mondialisation contemporaine (Ghorra-Gobin, 2010). La mondialisation moderne se caractérise par l'intensification des échanges à l'échelle mondiale. Quant à la mondialisation contemporaine, elle est indissociable de la globalisation et se caractérise par les capacités de connexion entre les différents acteurs et ce, indépendamment de leur localisation géographique (*ibid.*). Cette dissociation amène les auteurs non anglo-américains à adopter les définitions suivantes :

Une ville mondiale représente « toute ville en mesure d'exercer une forte attractivité, non seulement auprès des habitants du pays dans lequel elle se trouve, mais également auprès des habitants des pays voisins et du reste du monde » (Ghorra-Gobin, 2010, p. 188). Par contre, une ville globale représente « toute ville inscrite dans les flux globaux (notamment financiers) (...) située à la croisée des flux financiers et disposant d'une bourse active » (Ghorra-Gobin, 2010, p. 188). Cette différenciation permet de distinguer les villes mondiales des villes globales. Les théoriciens européens accordent à Londres et Paris, disposant de places financières, le double statut de villes mondiales et globales alors qu'ils considèrent Berlin comme ville uniquement mondiale. (Ghorra-Gobin, 2010).

Quel est l'impact spatial de la mondialisation ? Dans cette perspective, le paragraphe suivant élabore les liens entre la mondialisation et la métropolisation.

1.2.2. Quels Liens entre la mondialisation et la métropolisation ?

Le lien entre le processus de métropolisation et la mondialisation occupe une place importante dans le domaine de la recherche urbaine. Avec la mondialisation, le processus d'urbanisation prend une nouvelle dimension (Lefevre, 2009). Les villes et l'urbanisation ne disparaissent pas ; elles sont dominées par les métropoles et la métropolisation (Bassand, 1997). Par ailleurs, les effets de la mondialisation se font sentir sur les villes. L'espace des villes connaît de sérieuses mutations sociales et culturelles (Ghorra-Gobin, 2000).

La métropolisation est une des expressions de la mondialisation ; elle articule le local et le global (Di Méo, 2010), que Robertson (1992) définit par la *glocalité*. La modernisation des villes est issue d'un processus de globalisation et d'individualisation où de nouvelles formes d'appropriation des espaces locaux définissent de nouvelles formes de convivialité (Salet, 2007). Pour Sassen (1991), la métropolisation est une dynamique spatiale induite par la mondialisation tout en étant un élément moteur. Pour elle, le processus d'urbanisation dépend d'une part, des flux migratoires internes et externes et d'autre part, de l'internationalisation économique et financière. La métropolisation est la capacité à attirer des entreprises surtout multinationales (Benko & Lipietz, 1992), à développer des équipements de qualité, à fournir une main d'œuvre qualifiée et surtout à s'internationaliser (Cattan, 1992 ; Cattan et al., 1994 ; Rozenblat, 1992). Ce qui transforme certaines villes en métropoles (Friedmann & Wolff, 1982).

Par ailleurs, la métropolisation engendre une organisation des réseaux économiques globaux et de nouvelles formes d'appropriation de l'espace (Aguilar Mol, 2015). L'économie actuelle est de moins en moins conditionnée par les contraintes géographiques. En revanche, elle se concentre dans un rayon cantonné autour des grands pôles organisés en réseaux à l'échelle mondiale (Robertson, 2005). Dans cette même optique, l'évolution métropolitaine conjuguée à la globalisation du système productif conduit les agglomérations urbaines à s'inscrire dans des réseaux dont les nœuds deviennent stratégiques (Veltz, 1996). Avec le binôme métropolisation-mondialisation, les processus de connectivité sont plus importants que les relations de proximité (Bassand et al., 1995 ; May, 1993)

Avec la globalisation, une nouvelle logique de configuration spatiale se met en place ; celle-ci se caractérise par l'économie de l'innovation, de l'intelligence et des flux (Bourdeau-Lepage *et al.*, 2011). Par ailleurs, les métropoles, considérées comme villes mondiales (Bourdeau-Lepage & Huriot, 2005), peuvent être de grandes agglomérations du tiers-monde mais sans connexions internationales, ou des villes nœuds du système-monde qui concentrent des flux financiers et sièges sociaux (Leroy, 2000).

1.3. La métropolisation et l'urbanisation

Deux questions sont soulevées au niveau de cette section. Quelle différence existe-t-il entre agglomérations urbaines et métropoles ? Peut-on assumer toute forme d'urbanisation à un processus de métropolisation ? Le cadre théorique développé au niveau de cette section explique la différence d'une part, entre la métropole et l'agglomération urbaine et d'une autre part, entre l'urbanisation et métropolisation surtout que ces deux processus ne sont pas toujours corrélés.

Pour Di Méo (2010), la métropolisation est une clé de lecture de l'organisation spatiale. La littérature sur la métropolisation et les métropoles distingue entre les métropoles et les agglomérations urbaines.

Pour Sassen (1991), la métropolisation ne se confond pas avec l'urbanisation autant qu'elle ne s'identifie pas avec la globalisation. D'autres auteurs considèrent qu'une métropole se distingue d'une agglomération ordinaire par un réseau supplémentaire d'infrastructure lui permettant des liaisons intercontinentales (Mangin, 2009), par le haut niveau de leurs fonctions et par leur insertion dans des réseaux mondiaux (Vandermotten, 2009). Elles concentrent les structures de commandement économique, en particulier, les sièges des grandes entreprises multinationales et elles fixent les bureaux des sociétés financières et des firmes de services aux entreprises de niveau mondial. (Vandermotten, 2009).

Par conséquent, les processus d'étalement urbain ne sont pas toujours synonymes de métropolisation. L'urbanisation des périphéries des villes ou la périurbanisation et la croissance de la population urbaine ne peuvent pas forcément être associées à la métropolisation. Les formes et l'intensité de l'étalement urbain dépendent de la position de ces villes (petites ou moyennes) dans l'orbite ou non d'une métropole régionale (Robinson, 2006). Cette situation est le cas des agglomérations urbaines inscrites dans un tissu métropolitain plus dense (Di Méo, 2010). Ceci

prouve que le périmètre de l'agglomération n'est pas celui de la métropole. D'autres paramètres entrent en jeu dans la délimitation des métropoles comme les flux pendulaires domicile-travail. Ces paramètres seront détaillés dans le chapitre 5 relatif aux dynamiques spatiales.

Pour clarifier cette différence et lever toute ambiguïté, et après avoir défini la métropole et la métropolisation, il convient de définir le concept de l'agglomération urbaine surtout que la première partie étudie la recomposition du système urbain libanais en délimitant les agglomérations urbaines principales.

Selon l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, INSEE (2016), la définition de la notion d'agglomération urbaine repose sur deux critères : la continuité du bâti et le nombre d'habitants. Il s'agit, donc, d'un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu, comportant au moins 2 000 habitants, sans coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions. Sont considérées comme zone bâties, toute surface artificialisée, certains espaces publics (cimetières, stades, aéroports, espaces de stationnement, ...), les terrains industriels ou commerciaux, les bâtiments à usage résidentiel ou mixte et les équipements. Ces critères sont utilisés dans le cadre du chapitre 5 relatif aux dynamiques spatiales.

1.4. Les enjeux de la Métropolisation

Cette sous-section se rapporte à la question :

Quels sont les enjeux et les défis de la métropolisation ?

La revue de littérature sur les enjeux de la métropolisation permet de définir une méthode d'analyse des dynamiques métropolitaines de la région urbaine de Beyrouth. Quoiqu'avec la croissance de la population urbaine, les très grandes villes deviennent d'une importance déterminante, le processus de métropolisation est à l'origine de l'amplification d'enjeux sociétaux, économiques, spatiaux, environnementaux et politiques. Les grandes villes acquièrent le statut de métropole avec la concentration au sein d'un même territoire de nombreuses fonctions métropolitaines englobant des activités à fort capital ou productrices de valeur ajoutée (Julien, 2002). La métropolisation est le phénomène urbain majeur de notre temps (Bailly & Huriot, 1999). Elle se caractérise par sa complexité, se manifeste à la fois sur plusieurs plans : la morphologie physique de la ville, son caractère social et économique, l'environnemental mais aussi politique (Jouve & Lefevre, 2004).

Cette section répond aux interrogations relatives aux enjeux et aux défis du processus de métropolisation s'appliquant, surtout au contexte de l'aire centrale de Beyrouth

1.4.1. Les Temporalités et mobilités

Les phénomènes de métropolisation s'inscrivent dans une temporalité particulière (Ferrier et *al.*, 2005) ; celle de l'ère de la mondialisation et de la globalisation, du triomphe des techniques de l'informatique et de la communication, de l'emprise du secteur des services de l'économie (post-fordisme), des moyens de transports rapides, et de la mobilité généralisée (Jouve & Lefevre, 1999). En outre, la métropolisation accompagne la division technique et sociale du travail qui s'est appuyée sur la croissance de possibilités de déplacement (Ascher, 1995). Ces phénomènes profitent d'un temps contemporain où les connexités topologiques, celles de flux parcourus des réseaux interurbains de systèmes de transport/communications rapides, détrônent en partie les continuités et les contiguïtés topographiques (Di Méo, 2010). Le terme métropolisation ne fait que désigner le stade actuel de la territorialisation des régions du monde, parcourues par les logiques du capital néolibéral et soumises à d'intenses mutations de tout ordre (Ferrier et *al.*, 2005). Ceci quelle que soit leur position sur un échiquier les confrontant dans un nouvel esprit de compétition interterritoriale où les enjeux économiques sont primordiaux (Di Méo, 2010).

Au sein de ces nouveaux espaces urbanisés, de nouvelles structures géographiques de vie fondée sur les mobilités entre résidence et lieux de travail, mais aussi maints autres sites (consommation, loisir, vie sociale, formation, etc.) se dessinent (Di Méo, 2010). Chaque habitant construit à la carte son propre espace de vie dans cette mosaïque, avec ses lieux, ses rapports sociaux spécifiques et ses trajets particuliers (Di Méo, 2010). Ainsi, l'univers de chacun s'inscrit dans une véritable « métropole » (Ascher, 1995, p. 31) dépassant les limites traditionnelles de la ville. Les technologies de l'information et de la communication recombinent les rapports individuels aux lieux fréquentés et vécus, dans un espace élargi dont elles encouragent l'infinie fragmentation.

Dans cette nouvelle configuration spatiale générée par le processus de métropolisation, Leresche (1995) et Viard (1994) distinguent et opposent les nomades aux sédentaires. Viard (1994, p. 42) estime que « la circulation n'est plus le complément de la sédentarité, elle a pris sa place dans notre être au monde ».

Dans la même lignée, Plassard (1992) oppose l'espace réseau à l'espace banal tout en questionnant les possibilités d'articulation entre les deux. A cette fin, un nouveau modèle se développe, celui des *hubs* et des *spokes* (moyeux et rayons) (Leroy, 2000) : les *hubs* sont les métropoles. Les flux convergent davantage vers ces carrefours multimodaux qu'ils ne sont diffusés à leur périphéries (Bonafous et al. ;1992). Les *spokes* ou les rayons sont les autoroutes, les voies ferrées, les lignes aériennes, mais aussi les câbles et les ondes qui transportent les flux immatériels qui les relient. L'accroissement de la dualisation et de la contraction relative de l'espace, concomitant de l'augmentation des mobilités, au profit de quelques systèmes de villes, les plus organisés par des lieux les plus aptes et prompts à anticiper ou à provoquer l'innovation (Pumain, 1995).

1.4.2. La domination et l'armature mondiale

Fortes de leur puissance économique et politique, les métropoles assument et diffusent une série de fonctions essentielles : politiques, économiques et culturelles (Di Méo, 2010). Les métropoles deviennent des lieux stratégiques (Di Méo, 2010) ; Les métropoles exercent des commandements et des dominations sur des territoires périphériques ou dépendants (Gaschet & Lacour, 2002). Les réflexions sur les métropoles identifient les activités, les fonctions qui font la métropole, sa grandeur et sa décadence (Mumford, 1965; 1970; Bairoch, 1985; Derycke, 1979; Trouin, 2000). Elles permettent de mieux expliciter les dynamiques et les forces qui expliquent les structures internes et comment s'argumente le débat sur la mort des villes (Mumford, 1965; 1970; Glaeser, 1998) et le choix entre la diversité et la spécialisation spatiale (Gaschet & Lacour, 2002). Par conséquent, elles construisent une armature mondiale, une sorte de tissu de centralités combinant logiques hiérarchiques et résiliaires (Knox & Taylor, 1995; Taylor, 2003).

La mondialisation conjuguée à la concentration du contrôle économique donne aux villes un rôle clef dans la gestion et le contrôle d'un réseau mondial de villes (Sassen, 1991). Elle crée une certaine hiérarchie des territoires qui se décline à toutes les échelles (Douay, 2007). Deux causes sont à l'origine de cette différenciation entre les territoires. D'une part, avec le mouvement de transformation du capitalisme, la concentration des activités tertiaires dans certains espaces métropolitains rend ces lieux plus attractifs surtout pour les grands investissements aussi bien nationaux qu'internationaux. D'autre part, conformément à la conclusion qui distingue les villes mondiales des villes globales, les villes moyennes doivent s'inscrire dans les réseaux et les flux régis par les villes globales (Charbonneau et *al.*, 2003). Le classement de ces villes se fait selon leurs fonctions économiques ou les équipements de portée internationale (Leroy, 2000). Cette hiérarchisation se manifeste aussi bien à l'échelle internationale qu'à l'échelle nationale. A l'échelle nationale, la métropolisation se caractérise par une augmentation de l'importance des plus grandes villes dans la distribution de plusieurs fonctions, ainsi que par une concentration démographique dans les zones métropolitaines (Elissalde, 2004; Collin & Robertson, 2007; Robertson, 2005). La hiérarchie territoriale accroît l'écart entre l'espace urbain métropolisé et le reste du pays (Douay, 2007) et par conséquent, le déséquilibre territorial.

Les grandes métropoles du monde, Londres, New York et Tokyo, pilotent l'économie du monde et exercent une centralité mondiale tout en faisant face à des tensions et des fragmentations internes

considérables (Sassen, 1991). Selon Bassand (2001), la centralité mondiale n'est pas le fait d'une ou l'autre métropole mais celui de cette armature entière. La participation à cette armature et la centralité mondiale sont génératrices de ressources importantes et expliquent l'attractivité de la métropole (Bassand, 2001).

1.4.3. Etalement urbain

La hiérarchie territoriale rend les espaces urbains plus attractifs du fait de leur spécialisation fonctionnelle et socioéconomique (Douay, 2007). La spécialisation fonctionnelle des métropoles implique des recompositions dans la morphologie urbaine (Robertson, 2005; 2009).

Sur le plan spatial, la métropolisation s'accompagne par une croissance démographique ainsi qu'un développement de l'urbanisation selon un double mouvement de densification et de dilatation (Ascher, 1995; Floch & Levy, 2011) et par conséquent, par une augmentation de la taille des villes.

Le développement de la mobilité individuelle et la nécessité de se loger conjuguée à la pression foncière contribuent à la production de nouveaux espaces, notamment périurbains, liés à la ville-centre (Wiel, 1999). Avec ces nouvelles expansions spatiales, le rapport centre-périphérie perd de sa puissance et la notion de limite ville-campagne s'estompe (Ballou, 2014). L'espace urbain passe de la ville monocentrique à un territoire métropolitain polycentrique plus étalé et plus complexe.

Le concept de la ville est celui « d'un noyau de peuplement dont la finalité est l'optimisation de l'échange, l'efficacité du pouvoir et de la productivité » (Moriconi-Ebrard, 1994, p. 143). Lévy (1995) remarque que la ville, espace local, représente le niveau où le quotidien est possible. Cependant, avec la métropolisation, et la ville en tant qu'entité distincte de la campagne tend à disparaître (Ascher, 1995; Mongin, 2009). Les modes de vie urbains dépassent la ville historique et se généralisent (Lussault M. , 2009; Choay F. , 1994). Pour Lévy (1995), la métropolisation est le phénomène de diffusion de l'urbain, d'indistinction croissante entre deux ordres socio-spatiaux (urbain et rural) qui s'opposaient. Quant à Ascher (Ascher, 1995), il se demande où s'arrête le local pour passer à une échelle supérieure ?

Selon Leroy (2000), les mécanismes et les formes de la transformation d'un espace unipolaire compact en un espace multipolaire ou d'une métropole intensive à une métropole extensive sont

encore mal connus. La redistribution des centralités affecte principalement les périphéries où des formes urbaines stéréotypées se mettent en place (Douay, 2007).

La notion de métropolisation connaît deux faces : une face intensive qui fait d'une grappe de villes une métropole « collective » offrant un panier global de fonctions de proximité (...), une face intensive qui fait du centre fonctionnel de la métropole, qui est généralement l'hypercentre, le nœud où s'empilent les différents réseaux et les fonctions rares (De Roo, 1992, p. 13).

Toutefois, il faut identifier comment s'articulent et évoluent les relations entre ces deux faces de la métropole (De Roo, 1992).

1.4.4. Redéploiement des centralités

L'étalement urbain se produit parallèlement à la construction d'une armature mondiale de métropoles et contribue à une restructuration de la ville (Bassand, 2001). La croissance de l'urbain se produit, soit selon le schéma radioconcentrique, à la manière d'une tâche d'huile, soit selon une forme réticulaire, à la manière d'une nébuleuse jusqu'aux limites du rural plus reculé (Leroy, 2000). La figure de la croissance réticulaire éclatée est imposée par le mouvement d'exurbanisation, favorisé par les nouveaux moyens de transport (Dupuy, 1995). Cet éclatement urbain s'oppose à la forme de la ville ancienne monocentrique et dense.

La métropolisation, se déroulant selon les processus spatiaux de diffusion urbaine, donne souvent des formes d'occupation du sol plus diluées et plus ruralisées, que celles de la ville compacte d'antan (Di Méo, 2010). C'est dans ce contexte que, des auteurs, comme Choay (1980), annoncent la fin des villes. Dans cette même lignée, Leroy (2000) trouve que l'étalement des espaces urbains et la diffusion de l'urbanité entraînent la disparition des villes. De même, Corboz (1992, p. 54) trouve qu'« il n'y a plus de villes à proprement parler, il y a des régions urbanisées qui s'organisent en chaînes ».

Ces nouvelles formes urbaines, qu'elles soient planifiées ou spontanées voire chaotiques, contribuent à un bouleversement spatial (Di Méo, 2010). Le bouleversement spatial se traduit par des changements dans la pluralité sociale (Salet, 2007), un redéploiement des ségrégations, des spécialisations des sols, des équipements et de toutes sortes de centralités (Bassand, 2001).

Des politiques de gouvernance accompagnent le grand bouleversement urbain. De plus, le bouleversement contribue à un changement d'échelles et à la création de nouvelles centralités : la ville devient plus étendue et polycentrique (Dupuy, 1995; Dubois-Taine & Chalas, 1997).

Les métropoles antiques, classiques, et industrielles étaient denses, continues, monocentriques, distinctes de leur pourtour rural ; celles-ci mixaient les fonctions et les conditions d'implantation y étaient contraignantes (Chalas, 2001). Par contre, les métropoles contemporaines sont dilatées, discontinues et polycentriques. Elles se diffusent dans la campagne ; l'implantation des activités y est moins contrainte grâce à la multiplication des moyens de mobilité et la rapidité des constructions (*ibid.*). La métropolisation est une attention portée aux processus dynamiques générateurs et accélérateurs de concentration (Lacour, 1999). Ces processus concernent les logiques de renforcement de la centralité en modifiant aussi bien les hiérarchies établies que les structurations spatiales et sociales des villes concernées (*ibid.*). Elle désigne aussi l'ensemble des processus qui privilégient les grandes dimensions urbaines marquées par les transformations du système productif, appréhendé au niveau international et mondial (*ibid.*).

Le centre, fondateur et organisateur de l'espace, articule les pouvoirs, symbolise les lieux et cristallise les fonctions économiques (Gaschet & Lacour, 2002). Les réflexions sur la ville assimilent souvent ville et centre (*ibid.*). « La ville naît (...) de la concentration et de la diffusion d'informations, de son potentiel d'innovation et d'adaptation, de la richesse de son réseau de communication » (Derycke, 1979, p. 88). Le centre devient « un lieu de rassemblement et de concentration, un lieu où ce qui se passe est important, un lieu d'action et d'interaction maximum » (Huriot & Perreur, 1994, p. 47). Certaines activités cherchent à se localiser près « du centre pour bénéficier de ses avantages » (Lacour, 1980, p. 9). « Le centre qui accueille les fonctions déterminantes de la ville, -commandement, contrôle, coordination, création- structure et hiérarchise l'espace. Il est marqué par de fortes concentrations, il maximise les interactions et d'information et est l'objet majeur de congestions et d'encombrement » (Gaschet & Lacour, 2002, p. 2). La centralité explique les tendances à la concentration de la population et des activités et au développement et à la croissance spatiale des agglomérations aussi bien dans les pays du Nord que dans les pays du Sud (Trouin, 2000).

Actuellement, la centralité métropolitaine ne se confond pas avec le centre géométrique de la ville ou de l'agglomération, ou même avec son centre d'affaires (Gaschet & Lacour, 2002). En effet, la

centralité prend plusieurs formes. A New York et à Londres, la centralité métropolitaine devient au cœur des centres historiques. A Zurich et à Francfort, elle se diffuse dans une zone métropolitaine plus étendue, une sorte de grille d'activités économiques intenses composée de nœuds reliés par des réseaux numériques ; le tout conférant à la centralité métropolitaine une quasi-dimension régionale celle de la Suisse, celle de la Rhénanie et bien plus (Scott, 2000). A un niveau géographique supérieur à la métropolisation, on peut faire l'hypothèse de l'émergence d'une nouvelle centralité métropolitaine supra-territoriale et transnationale, virtuelle et géographiquement insaisissable (Castells, 1996).

Le bouleversement spatial affecte les différentes zones des espaces métropolisés. Ceux-ci se distinguent par leur structure discontinue et hétérogène (Leroy, 2000). Des zones de fortes concentrations, comme les villes-centres et leurs proches-banlieues sont séparées par d'autres beaucoup moins densément peuplées (Leroy, 2000). A cet égard, Ascher (1995) et Viard (1994) parlent de la figure de l'archipel pour décrire le fonctionnement de ces nouvelles configurations. « Le processus de métropolisation proprement dit se révèle plus important que sa configuration spatiale ou sa morphologie » (Leresche, 1995, p. 186). De ce fait, la métropolisation se caractérise par de nouvelles pratiques de l'espace (Leroy, 2000) et donc par l'émergence d'un nouveau stade de la territorialisation (Ferrier, 1996). Ce nouveau rapport créé avec l'espace remet en cause sa structure préalable (Leroy, 2000).

1.4.5. La fragmentation et les ségrégations

Le processus de métropolisation s'accompagne par un éclatement urbain donnant naissance au polycentrisme se caractérisant par des discontinuités urbaines (Douay, 2007). Au lieu de conduire à une homogénéité spatiale, le processus de métropolisation accentue les dualisations spatiale et sociale. La métropolisation exacerbe les phénomènes de dualisation des échelles spatiales. Dans ce même contexte, Bonneville (1993, p. 321) se demande si « la métropolisation ne trouve pas sa source et sa vitalité dans ce processus de différenciation ». La métropolisation bouleverse les situations établies, propose de nouvelles géographies, configurations et organisations des aires urbaines (Lacour, 1999). Elle engendre des fragmentations à l'échelle sociale et spatiale tout en renforçant les conflits. La faiblesse de la gouvernance métropolitaine conjuguée à des pratiques de planification spatiale inadéquates exacerbe les inégalités et les fragmentations.

La fracture sociale et spatiale représente une des conséquences de la métropolisation. Le processus de métropolisation s'appuie sur une logique de développement génératrice de profondes disparités spatiales et sociales (Leroy, 2000). La métropolisation replace l'espace au cœur des problématiques urbaines (*ibid.*). L'exclusion spatiale et la fragmentation territoriale se déclinent à plusieurs échelles (*ibid.*) : entre régions urbaines, hiérarchisées et réticulaires, et régions rurales (Derycke, 1993), entre les villes d'un même territoire ou d'une même région (Bonneville, 1993; Cohen J. , 1997) ; entre zones urbaines métropolisées et zones urbaines non métropolisées (Ascher, 1998). Les zones urbaines non métropolisées sont des villes moyennes ou intermédiaires dont l'avenir est indécis surtout si elles sont trop éloignées des métropoles (Sallez & Verot, 1993). Outre la dualisation territoriale, la métropolisation accentue la dualisation sociale : « les centres métropolitains riches n'ont plus besoin de leurs périphéries pauvres (...) ni des arrière-pays qui se dépeuplent » (Savy & Veltz, 1993, p. 189).

Avec la métropolisation, les grandes agglomérations urbaines connaissent une fragmentation accrue ; elle se manifeste en termes de ségrégation socioéconomique et une croissance des inégalités spatiales (Robertson, 2009). En effet, la métropolisation confère une ampleur accrue aux phénomènes anciens de ségrégation et de fragmentation sociale et spatiale (Harvey, 2009). D'une part, elle multiplie les « gated communities » et autres aires d'habitat complètement fermés (Di Méo, 2010, p. 27). D'autre part, elle isole des ghettos défavorisés, plus ou moins abandonnés, selon les pays, par la puissance publique (Di Méo, 2010). A cet effet, « Au lieu d'un mouvement unique et unifiant les espaces de la ville, c'est à l'avènement d'une ville à trois vitesses que l'on assiste : celle de la relégation des cités de l'habitat social, celles de la périurbanisation des classes moyennes qui redoutent la proximité avec les exclus des cités, mais se sentent oubliés par l'élite des gagnants portée à investir dans le processus de gentrification des centres anciens » (Donzelot , 2004, p. 17). La métropolisation engendre l'agrégation, au sein même de l'agglomération, d'espaces discontinus et hétérogènes, faisant alterner en périphérie des zones de moindres concentrations et des centralités secondaires (Robertson, 2005; 2009).

La distance sociale exacerbe les conflits au sein des métropoles (Duez, 2014). Celles-ci donnent l'image de fourmilières où les conditions de vie deviennent difficiles (Duez, 2014). « On peut en effet, considérer que la vulnérabilité constitue un élément intrinsèque de la systémogénèse de l'urbain » (Lussault M. , 2011, p. 21). Si les problèmes et les enjeux de la métropolisation ne sont

pas accompagnés par des politiques appropriées, les risques de désenchantement seront donc très grands (Sassen, 1991; Gaschet & Lacour, 2008). Normalement, avec le changement d'échelles et l'émergence du polycentrisme, la gouvernance trouve des difficultés à mettre en place des politiques de gestion de l'aire métropolitaine.

La conjugaison de ces phénomènes conduit à l'émergence d'aires urbaines de plus en plus segmentées remettant en cause les modèles de répartition de population ou des activités économiques par rapport à un centre unique (Robertson, 2005; 2009)

1.4.6. La perte d'identité

Dans un contexte marqué par la mondialisation et la métropolisation, les identités métropolitaines ne se définissent pas exclusivement à partir des signes historiques et culturels accumulés dans le centre des villes anciennes (Di Méo, 2010). En effet, elles se forgent aussi en périphérie, dans les aires neuves de la métropolisation (Di Méo, 2010). Koolhaas (1994) pose le problème majeur de la contradiction des centres, contraints à une adaptation constante et coûteuse : le tissu urbain y est très ancien mais se fait peau neuve et les espaces qui les composent sont statiques mais à la fois dynamiques.

La crise d'identité que connaît l'espace métropolitain est due à plusieurs facteurs comme l'étalement urbain, l'émergence de nouvelles centralités, l'internationalisation des grands projets d'aménagement, la gentrification et la mutation dans les fonctions. De ce fait, les métropoles se trouvent, perpétuellement, à la recherche de leur identité perdue. Koolhaas (1994) évoque le concept de la ville générique. La ville générique se caractérise par l'oubli de son identité, le chaos, son expansion, sa perpétuelle mutation et sa libération de l'asservissement au centre. Elle est le résultat de l'urgence qui l'oblige à s'étendre même de façon anarchique au détriment de son identité. Pour Koolhaas, la ville s'autodétruit, simplement, et se renouvelle. Elle est « superficielle » comme un studio à Hollywood, elle peut se refaire une nouvelle identité tous les lundis matin (Koolhaas, 1994). D'autre part, le fondateur de la théorie urbaine, Cerdà, évoque la possibilité de dégénérescence physique et celle d'un anéantissement moral et intellectuel d'hommes qui vivraient dans des fourmilières (Duez, 2014). Pour Simmel (2013), l'urbain est victime d'un processus désorganisé en raison de l'anonymat qui se développe dans la ville et le menace de déracinement (Duez, 2014). Pour Augé (1992), la modernité est productrice de « non-lieux », c'est-à-dire d'espaces qui ne sont pas eux-mêmes des lieux anthropologiques. Choay

(2010) évoque la lente évolution des urbains vers le post-humain et la naissance d'un urbanisme de branchement.

1.4.7. Sociabilité

De par les effets négatifs de l'éclatement urbain, certaines thèses optimistes défendent l'*hyperspatialisation* tout en étant conscients des effets néfastes de la métropolisation (Duez, 2014). La métropole peut être un lieu de sociabilité où se développent toute sorte de contacts et de connexions. Elle permet d'augmenter le nombre de contacts, de s'émanciper de préjugés culturels, de devenir plus tolérant et même d'avoir une conscience plus aigüe de sa relation avec l'écosystème (*ibid.*). Pour Ascher (1995), les sceptiques en matière de métropolisation sont victimes de leurs idées préconçues et d'une mauvaise posture épistémologique. « Les réflexions et les débats sont encombrés d'idées reçues, d'inquiétudes légitimes mais mauvaises conseillères » (Ascher, 1995, p. 10)

La métropolisation induit donc une transpatialité urbaine (Lussault, 2012). Elle caractérise la spatialité spécifique de l'urbanité qui consiste à toujours franchir des seuils, des barrières et donc à être mobiles pour s'émanciper de la contrainte spatiale (*ibid.*). Pour Ascher (2003), l'urbain est caractérisé par l'accumulation et la surabondance des connexions entre les espaces, par toutes sortes d'infrastructures de communication. L'urbain est donc bien le lieu de la mobilité et du développement d'une capacité de connexion de plus en plus universelle qui permet d'instaurer le règne de la connectivité. La ville s'étale alors et constitue un moyen d'accélérer tous les types de flux : personnes, marchandises, information et bien d'autres. C'est même pour cela qu'elle est choisie par les entreprises qui s'y localisent ou par les ménages qui y installent leur résidence.

1.5. Spécificités de la métropolisation dans les pays du Sud

Si le processus de métropolisation engendre des enjeux territoriaux dans les pays développés, celui-ci s'accompagne de mutations de défis encore plus graves, dans les pays du Sud. Cette section discute, à travers la littérature existante, les spécificités du processus de métropolisation dans les pays en développement sous trois angles. Le premier angle explore la mondialisation ces pays. Le second interroge le processus de métropolisation et le rapport entre celui-ci et la mondialisation. Le troisième met en exergue les problématiques qui en découlent, surtout dans un contexte marqué par une explosion urbaine incontrôlée.

1.5.1. Les pays du Sud et la mondialisation

Quelle est la place des villes du Sud dans la mondialisation ? « La mondialisation n'est pas un fait qui s'impose de lui-même par la succession des jours et des nuits : il s'agit bien d'un processus social construit, porté, approprié et transformés par des acteurs sociaux » (Lombard et *al.*, 2006). Pour ces mêmes auteurs, le processus est vertical : la décision se prend au Nord, alors que les pays du Sud se trouvent dans l'obligation d'exécuter. De même, pour Exenberg et Strobl (2013), ce sont les métropoles globales et mondiales qui semblent façonner l'économie mondiale. Dans cette même lignée, Di Méo (2013) trouve que les populations vivent au rythme du capitalisme mondialisé. Dans ce sens, elles dépendent, aussi bien du développement des flux financiers et informationnels que des échanges de savoirs, d'hommes et de marchandises (*ibid.*). De fait, ce sont les métropoles émettrices qui disposent d'énormes pouvoirs (*ibid.*).

Comment se manifeste alors la mondialisation dans les pays du Sud ?

Pour Cohen B. (2004), le progrès technique dans les transports et les communications, la diminution des besoins de proximité spatiale et la mobilité des facteurs de production constituent les moteurs de la mondialisation. Tous ces changements induisent une nouvelle division internationale du travail, une croissance du commerce et des investissements dans les pays du sud, un accroissement des communications transfrontalières et une expansion des accords de coopération transfrontaliers (*ibid.*).

Chaléard et SanJuan (2017) mettent l'accent sur les interdépendances et les interconnaissances qui nouent aussi bien, les pays du Sud au pays du Nord, que les pays du Sud entre eux. La mondialisation se manifeste, non seulement, par une intégration des pays du Sud au commerce international, mais aussi par une intensification de toutes sortes de flux entre le Sud et le Nord, et même au sein de l'espace Sud. Synonyme d'obligation pour ces nations (Lombard et *al.*, 2006), la mondialisation favorise une redistribution géographique des activités et des hommes (Chaléard & SanJuan , 2017). La relocalisation des industries, l'essor du tourisme international¹³, les investissements et les implantations de firmes multinationales dans les pays du Sud, l'accroissement des migrations Sud-Nord, sans toutefois négliger les migrations Sud-Sud avec

13 Faisant de certaines villes dans les pays du Sud des destinations touristiques privilégiées.

l'émergence de puissance économique dans certains pays du Sud, notamment le Sud-Est asiatique constituent des manifestations de la mondialisation (Chaléard & SanJuan , 2017).

La mondialisation engendre des bénéfices et des risques (Cohen B. , 2004). Les acteurs gagnants sont les capitalistes locaux et les opérateurs internationaux qui instrumentalisent la mondialisation pour faire passer leurs projets et gagner les marchés des pays du Sud (Lombard et al., 2006). Pour ces mêmes auteurs, les figures politiques, depuis le début des années 90 sont des productions de la mondialisation favoriant les intérêts de acteurs des pays du Nord. Pour Chaléard et SanJuan (2017), l'intégration des pays du Sud aux échanges internationaux n'est pas sans risques. La multiplication des investissements multinationaux aggrave la domination du capitalisme néolibéral (*ibid.*) devenant une nouvelle forme de colonisation. Pour Cohen B. (2004), la globalisation induit une diffusion de technologie et de l'expertise vers les pays du Sud, une meilleure utilisation des facteurs de production, une expansion des marchés des opportunités et la création de richesses. Par ailleurs, ce même auteur rejoint Lombard et al. (2006) et met l'accent sur les risques et les défis de la globalisation pour les pays du Sud. Pour Cohen B. (2004), la perte de la production et des emplois locaux et l'augmentation des disparités spatiales et sociales sont des conséquences néfastes de la mondialisation. La perte de la production et des emplois locaux résulte des chocs externes et de la concurrence avec les produits importés. Les disparités spatiales et sociales résultent des chocs externes et de la concurrence avec les produits importés.

1.5.2. Métropoles et métropolisation dans les pays du sud

Après avoir exposé la mondialisation dans les pays du sud, cette section interroge le processus de métropolisation et ses enjeux dans cette partie du monde.

Scott (2019) précise que les métropoles ne constituent pas uniquement une particularité des pays du Nord ; elles se distribuent sur les cinq continents et les deux-tiers des métropoles se trouvent dans les pays du Sud. Dans ce contexte, la fin du XX^{ème} siècle annonce une recomposition des géographies de la croissance urbaine (Roy, 2009). Celle-ci affecte principalement, les pays du Sud qui présentent des dynamiques de métropolisation qui leur sont propres (*ibid.*) Depuis, les métropoles du Sud connaissent une croissance économique soutenue et des recompositions sociales se traduisant par une croissance spatiale démesurée (Seto, et al., 2012; Roy, 2014; Chaléard J.-L. , 2014). Alors que les dynamiques et les problèmes diffèrent d'un monde à un autre, la littérature existante privilégie plutôt l'analyse des métropoles et du processus de métropolisation dans les

pays Nord (Watson, 2008; Roy, 2009; 2014). Ceci rend difficile à la théorie urbaine des pays du Nord de donner des explications aux logiques et dynamiques territoriales dans les pays Sud (Watson, 2008; Edensor & Jayne, 2012) et par la suite proposer des solutions (Watson, 2008).

De Fait, Roy (2009; 2014) insiste sur la nécessité de placer les métropoles dans leur contexte géographique en vue de repenser la géographie de la théorie urbaine. A cette fin, Roy (2009; 2014) identifie cinq contextes géographiques : l'Amérique Latine, le Sud de l'Asie, l'Est de l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique. La thèse ne cherche pas à dresser un bilan comparatif des dynamiques de métropolisation. En réalité, il s'agit de présenter de manière succincte les spécificités de la métropolisation au Sud. En d'autres termes, le cadre théorique développé répond à la question suivante : Comment se manifestent, de manière générale, les enjeux du processus de métropolisation dans les pays du Sud ?

Le corpus développé présente les enjeux de la métropolisation dans les pays du Sud en général. Le cas de la Méditerranée Orientale et particulièrement de Beyrouth, est traité dans la partie (1.4.2.) consacrée à la synthèse. En général, les processus de métropolisation se caractérisent par leur complexité (Scott, 2019). Pour cet auteur, celle-ci est principalement due à la taille, l'étendue spatiale, la multipolarité, l'hétérogénéité fonctionnelle, l'influence politique, les capacités d'innovation et la connectivité globale des métropoles. Pour Roy (2009), les processus de métropolisation, et surtout la *mégalopolisation*, sont particulièrement plus complexes, dans les villes du Sud, que dans celles du Nord (Roy, 2009). Pour Watson (2008), plusieurs problèmes rendent la métropolisation, de plus en plus, problématique dans cette partie du globe. Dans cette perspective, Watson (2008) associe l'exacerbation des enjeux de la métropolisation à des défis, spécifiques aux pays du Sud, liés au processus combinés à sa gestion ainsi qu'à sa maîtrise. D'une part, il s'agit de la brutalité, la vitesse et les échelles de croissance des métropoles, et d'une autre part, de la faiblesse de la gouvernance, les pressions environnementales, la rareté des ressources et la dépendance des pays du Nord (Watson, 2008).

En effet, opérant dans un cadre institutionnel défaillant, et soumises au néolibéralisme, un bon nombre dysfonctionnements se manifestent dans les métropoles des pays du Sud (Watson, 2008). Ces problèmes sont liés à une accentuation des polarisations sociales, un approfondissement des inégalités et des ségrégations, une prédominance du marché immobilier financiarisé (Watson, 2008; Roy, 2009; Chaléard J.-L. , 2014), et surtout à la faible résilience face aux risques et aux

imprévus (Hillier et *al.*, 2011). Sur un autre plan, les métropoles du sud se caractérisent par une économie tertiaisée rentière alors que l'industrie, quoique présente dans certaines métropoles¹⁴, est moins développée dans d'autres (Lorrain & Verdeil, 2017; Chaléard J.-L. , 2014). Par conséquent, la globalisation et la libéralisation des échanges renforcent l'attractivité résidentielle des villes en question et provoque une explosion urbaine (Al-Sayyad & Roy, 2003). Ces nouvelles tendances ont des retombées positives sur certaines métropoles du Sud où, seulement, certaines catégories sociales en profitent (Watson, 2008). Ce qui creuse le fossé et aggrave les ségrégations ainsi que les fragmentations, aussi bien, sociales, que spatiales, non seulement, entre la métropole et le reste du territoire mais aussi, entre les différents espaces de la métropole. Ces clivages sociaux, politiques et communautaires sont derrière l'apparence d'enclaves, non seulement, sociales, mais aussi, communautaires et ethniques. Face à la croissance du taux de chômage et de la pauvreté, l'économie informelle y occupe une place importante (Watson, 2008; Lorrain & Verdeil, 2017; Chaléard J.-L. , 2014). Devenant un facteur dominant, l'informalité rend la relation entre l'Etat et les citoyens, entre les acteurs formels et les acteurs informels, non réglementée, dépendant des coalitions et des discordes (Watson, 2008).

Certaines métropoles des pays du Sud s'inscrivent dans des régimes politiques totalitaires, ou marqués par le communautarisme, le radicalisme, l'instabilité politique, les conflits et les révolutions (Roy, 2009; Lorrain & Verdeil, 2017). Ce qui remet en question la démocratie et la participation citoyenne tout en favorisant l'exclusion et la discrimination.

1.5.3. Synthèse la métropolisation et ses enjeux : rapport avec la thèse

Les enjeux non maîtrisés, liés au processus de métropolisation, et notamment, ceux prévalant dans les pays du Sud, s'appliquent à l'échelle de l'espace métropolitain de Beyrouth. Les retombées se manifestent, non seulement, à l'échelle de la métropole, mais aussi à l'échelle du territoire national. A Beyrouth, l'apport démographique brutal, lié à la polarisation des emplois et des fonctions supérieures, s'accompagne d'une explosion spectaculaire de la ville. Les conséquences néfastes se manifestent à deux échelles : le territoire national et la métropole. D'une part, la dissociation entre les lieux d'emploi et ceux de résidence, associée à la dépendance de la voiture privée, en l'absence d'un plan de transports en commun, sont à l'origine de la congestion de l'espace métropolitain.

¹⁴ Surtout dans les mégalo-poles comme Istanbul et le Caire, en Méditerranée et dans les pays asiatiques émergents.

D'une autre part, le processus de métropolisation, en l'absence de politiques étatiques promouvant le développement équilibré, crée des disparités territoriales.

Les temporalités marquent le processus de métropolisation à travers la création de nouvelles mobilités. Ces temporalités vont du développement des moyens de transport en passant par le développement de la société informationnelle jusqu'à la mondialisation. La concentration des opportunités de travail dans les villes favorise les flux migratoires. La ville se densifie et dépasse ses limites administratives, De nouvelles configurations spatiales se dessinent donnant lieu à une nouvelle mosaïque d'espaces de vie. Cette analyse est utile pour identifier les temporalités qui ont enclenché et accéléré le processus de métropolisation à Beyrouth.

En outre, la concentration des fonctions essentielles dans les villes confère à celles-ci un rôle stratégique. Ces espaces exercent un rayonnement et une domination sur d'autres territoires. Cette fonction de domination favorise la création d'une hiérarchie et d'une armature mondiale qui se décline à toutes les échelles. A l'échelle nationale libanaise, la hiérarchie territoriale creuse le fossé entre l'aire métropolitaine de Beyrouth et le reste du pays se matérialisant par un déséquilibre territorial. La revue de littérature sur la hiérarchie territoriale permet d'analyser comment s'est dessinée celle-ci au Liban et par conséquent le déséquilibre territorial.

Par ailleurs, les hiérarchies spatiales renforcent l'attractivité de la ville et produisent un éclatement urbain. En effet, le processus de métropolisation induit une croissance de la mobilité et de l'urbanisation conduisant à des recompositions et des bouleversements spatiaux. La ville s'étale et change d'échelle. Elle se densifie et se dilate tout en devenant polycentrique. La croissance de l'espace métropolitain de Beyrouth renforce la hiérarchie territoriale et la fonction de domination de Beyrouth sur le reste du pays. Elle se produit au détriment des espaces ruraux et l'équilibre territorial.

L'étalement urbain bouleverse l'espace de la ville tout en le restructurant selon des schémas différents. Le changement d'échelle contribue au redéploiement des centralités. La ville passe d'un espace monocentrique compact à un espace polycentrique étalé. Cet enjeu s'applique au cas de l'aire métropolitaine de Beyrouth qui connaît, sans cesse, un redéploiement des centralités avec l'étalement urbain. Cet enjeu contribue aussi au déséquilibre territorial et à son aggravation.

De plus, la métropolisation engendre une nouvelle configuration du territoire et une redistribution des centralités. Le polycentrisme et l'étalement urbain se caractérisent par des discontinuités. Celles-ci créent des fractures et des divisions sociales et spatiales. Cet enjeu s'applique aussi au cas de l'espace métropolitain de Beyrouth qui connaît des fractures et des ségrégations sociales et spatiales.

Enfin, les aires métropolitaines connaissent une crise d'identité due à un métissage de cultures. Ce phénomène est exacerbé par l'étalement urbain, l'émergence de nouvelles centralités et l'internationalisation des projets. La région métropolitaine de Beyrouth connaît une perte d'identité renforcée par les enjeux ci-dessus. Cette crise d'identité se propage sur l'ensemble du territoire libanais. En effet, la population des zones rurales est prête à perdre son identité afin de conquérir l'espace métropolisé.

2. Les Pratiques de Planification

Le processus de métropolisation confronte les villes et les régions urbaines à des défis et des enjeux détaillés dans la section précédente. Cette nouvelle requiert une révision des stratégies territoriales donnant lieu à un changement fondamental dans la manière de penser, de produire et de gérer l'espace. Afin d'identifier les stratégies de développement pour les territoires qui se métropolisent, il convient d'effectuer un tour de la théorie.

Cette partie examine les pratiques de planification spatiale stratégique à travers une évaluation de la littérature académique. Elle s'attache en particulier à comparer la planification spatiale stratégique aux formes traditionnelles de planification qui continuent à occuper une place importante à l'échelle locale. En outre, elle étudie le rôle de la planification spatiale stratégique dans la facilitation de la coordination entre les différentes échelles de planification.

Ainsi, cette revue de littérature soulève d'importantes questions concernant les stratégies de planification spatiale, les hiérarchies scalaires et la gouvernance.

Comment ont évolué les pratiques de planification ?

Qui sont les acteurs qui interviennent ?

Quelles sont les échelles d'intervention ?

Quels sont les défis ?

A cette fin, le cadre théorique sur les pratiques de planification s'organise autour de trois sections. La première présente l'évolution des approches théoriques des pratiques de planification dans la gestion des changements urbains. La seconde interroge les réponses de planification dans les pays du Sud tout en éclairant sur les causes et les résultats du décalage entre les deux processus. A travers une synthèse des enjeux, la troisième établit le rapport avec la problématique de la thèse.

2.1. Evolution des approches théoriques des pratiques de planification

La section éclaire l'évolution des approches théoriques de planification dans la gestion des espaces urbains. Le corpus théorique développé s'articule autour de trois parties. La première expose le modèle de planification traditionnelle. La seconde aborde la planification spatiale stratégique collaborative. Finalement, la troisième établit un lien entre les deux modèles. Pour chacun des deux modèles, le cadre théorique répond aux interrogations suivantes :

Quels sont les objectifs, les outils et les échelles d'intervention du modèle ?

Qui sont les acteurs ? Quel est le rôle de chaque acteur ?

Quels sont les instruments et les outils du modèle ?

2.1.1. La planification spatiale traditionnelle

Liée à la doctrine du *comprehensive planning*, l'approche de planification spatiale traditionnelle apparaît à la fin du XIX^{ème} siècle, avec la révolution industrielle (Freidmann, 1987; Douay, 2007; 2013). Le modèle traditionnel doit son évolution aux travaux de l'Ecole de Chicago, durant la période du *New Deal*¹⁵, pendant les années 40 et 50 du siècle passé, développant le modèle rationnel de planification spatiale (Allmendinger, 2002; Desjardins et *al.*, 2012).

15 Suite à la crise de 1930 et la deuxième Guerre mondiale

A. Quelles sont les objectifs, les outils et les échelles d'intervention de cette approche de planification ?

Le modèle rationnel a pour objectifs la régulation de l'usage du sol et l'orientation et la maîtrise du développement urbain (Zepf & Andres, 2011) à travers la production de plans et de règlements quantitatifs (Douay, 2013).

L'approche traditionnelle règlemente la croissance et l'usage du sol en définissant, des zonages et des codes de la construction, articulés au développement de l'infrastructure et aux lieux d'implantation des équipements collectifs (Zepf & Andres, 2011 ; Desjardins et *al.*, 2012 ; Douay, 2007; 2013). « Un plan d'usage des sols comporte une proposition sur la manière dont l'espace doit être utilisé (...) dans une perspective future d'expansion ou de restructuration » (Motte, 2006, p. 27). L'échelle d'intervention de ce modèle est le territoire politico-administratif pouvant correspondre à une ville, une agglomération et même une région (Douay, 2007; 2013).

Les instruments de la planification traditionnelle sont principalement règlementaires : plans, règlements et programmes d'infrastructure. Pour atteindre les objectifs fixés par les autorités politiques, le planificateur dresse un état des lieux ou un portrait du périmètre d'étude, identifie les scénarios possibles, puis choisit le scénario le plus approprié (Meyerson & Banfield, 1955)

B. Qui sont les acteurs ? Quel est le rôle de chacun d'eux ?

La planification traditionnelle est une approche *top-down*, ou vertical, renforçant l'intervention du secteur public (Douay, 2013). De fait, très bureaucratique et centralisé, le processus décisionnel implique les responsables politiques et les experts de planification, jouant un rôle central dans l'élaboration du plan. Toutefois, ce modèle rationnel n'ouvre pas les arènes de négociation aux acteurs privés et à la société civile (Douay, 2007; 2013).

C. Quelles sont les limites du modèle ?

Comme déjà expliqué au niveau de la section B, le modèle rationnel constitue une approche de planification *top-down* et statique imposée aux usagers du territoire en question. Il est le résultat de l'interaction de deux catégories d'acteurs, les autorités politiques et les planificateurs (experts), tout en excluant les acteurs du secteur privé, les citoyens et la société civile. Par ailleurs, le modèle rationnel privilégie la réglementation de l'usage du sol et l'orientation du développement urbain tout négligeant les autres dimensions, notamment, sociale et économique.

2.1.2. La planification spatiale stratégique collaborative : urbanisme de projets initié par les acteurs

Pour Albrechts (2004) et Nadin (2007), les approches stratégiques constituent une réponse aux diverses préoccupations régionales et locales, à la déficience des approches de planification traditionnelles et la prise de conscience à l'égard de l'environnement.

La notion de stratégie doit son développement scientifique au domaine militaire (Douay, 2007). Les premières pratiques de planification spatiale stratégique, au nord-ouest de l'Europe, datent des années 1920 et 1930 (Mastop, 1998). La planification stratégique est apparue pour la première fois dans le secteur privé dans les années 50 (Kaufmann & Jacob, 1987). Dans sa forme moderne, la planification spatiale a vu le jour en 1960 quand les gouvernements des pays développés ont assumé un rôle proactif et dynamique dans la promotion du bien-être dans leurs pays (Healey, 1997a; Salet & Faludi, 2000; Albrechts et al., 2003). Néanmoins, la forme contemporaine de cette notion connaît une évolution avec les différents calendriers politiques et l'implication des différents acteurs concernés. Au début des années 70, la rigidité et les limites de l'approche traditionnelle de planification remettent en cause son efficacité à trouver des solutions aux problèmes émergents au sein des agglomérations urbaines. Pour pallier ces inconvénients, les gouvernements américains commencent à manifester leur intérêt pour la planification stratégique suite aux crises économiques et aux problèmes de démocratie (Bryson & Roering, 1988; Albrechts, 2001a). En France, au début des années 70, la crise de l'Etat providence, la décentralisation et les partenariats publics/privés contribuent à la remise en cause de modèle et à la mise en place de l'urbanisme en cascade (Novarina et al., 2007). A partir des années 80, plusieurs études aux Etats-Unis mettent l'accent sur l'importance de l'adoption de l'approche de planification stratégique pour le développement des gouvernements locaux (Kaufmann & Jacob, 1987). Plus tard, dans les années, entre 1990 et 2000, la planification spatiale stratégique collaborative a été théorisée donnant lieu à des observations et des investigations (Douay, 2013). Elle est liée à plusieurs doctrines, mais surtout celles du *collaborative planning* (Healey, 1997c) et *deliberative planning* (Forester, 1999).

Comment définir la planification spatiale stratégique collaborative ?

La planification spatiale stratégique collaborative a fait couler beaucoup d'encre dans le domaine de la recherche scientifique. Comme pour le processus de métropolisation, il n'existe pas de

définition universelle de la planification stratégique collaborative (Albrechts, 2004) et il n'y a pas une seule meilleure pratique (Sehested & Hanssen, 2013). Les termes comme stratégie et planification spatiale stratégique ont fait l'objet de nombreuses interprétations théoriques. De ce fait, la définition de la planification stratégique est possible à travers une étude de la littérature.

La planification stratégique collaborative est un processus socio-spatial (Healey, 1997b) initié par le secteur public, tenant compte du contexte politique et économique (Kunzmann, 2000). Elle est de type *bottom-up*, sollicitant la participation des différentes parties et favorisant le dialogue entre elles (Healey, 1997b). Pour cette auteure, la planification stratégique est, non pas une question de gestion, mais plutôt, un style de gouvernance. Dans un processus de développement de stratégies, il ne s'agit pas, seulement, de prendre des décisions collectives, mais, de reconsidérer et de changer les convictions (Healey, 1997b). A l'encontre des approches conventionnelles de planification, il s'agit de reconsidérer la transparence et la participation des acteurs.

Pour Albrechts (2001b; 2004), la planification spatiale stratégique est un processus socio-spatial, associant des objectifs de long et de court terme, initié par le secteur public tout en sollicitant la participation des différents acteurs. A travers ce processus, sont produits une vision, des actions et des moyens d'actions dans le but de maîtriser la croissance d'un espace déterminé (Albrechts, 2004). Cette définition ne se différencie pas de celle de la planification en général (Sehested & Hanssen, 2013). Albrechts et *al.* (2003) mettent l'accent sur la nécessité de procéder à des analyses à différentes échelles. Celles-ci ont pour but d'évaluer la capacité des initiatives de planification stratégique à mettre en place des pratiques réglementaires, des allocations budgétaires, des propositions de projets et des trajectoires de développement spatial.

La définition d'Albrechts ne se contredit pas avec celle de Miller et Holt-Jensen (1997). La planification stratégique se caractérise par une perspective de long terme de gestion. Moyennant des techniques analytiques, elle développe une connaissance approfondie de la situation actuelle, identifie et implique les acteurs, se fixe des objectifs et assure le suivi (Miller & Holt-Jensen, 1997).

Pour Hillier et *al.* (2011), la planification spatiale stratégique doit tenir compte des imprévus et de l'incertitude. Dans ce sens, les futurs possibles souhaités peuvent changer à travers la durée de vie d'un plan spatial stratégique et les décisions doivent être flexibles, exploratoires et expérimentales (Hillier et *al.*, 2011). Par conséquent, il convient d'abandonner le système de planification

traditionnel et hiérarchique et adopter plutôt la planification spatiale stratégique qui présente une « spéculation » sur l'avenir incertain (Hillier, 2007, p. 225).

Compte tenu des définitions adoptées par les théoriciens ci-dessus, la recherche adoptera la définition suivante :

Initiée par le secteur public, la planification spatiale stratégique collaborative, est un processus socio-spatial, dynamique, transparent et participatif (Healey, 1997b; Albrechts, 2004) s'inscrivant dans une perspective de long et de court terme (Healey, 1997b; Albrechts, 2004). Lors de ce processus, est développée une vision flexible tenant compte des contraintes territoriales (Kunzmann, 2000), des imprévus et de l'incertitude (Hillier et *al.*, 2011) et ce, à partir d'une série d'objectifs définis à partir du diagnostic territorial (Miller & Holt-Jensen, 1997).

Quelles sont les objectifs et les outils du modèle stratégique collaborative ?

Durant la période allant de 1990 à 2000, la planification spatiale en Europe se caractérise par l'émergence de la planification spatiale stratégique collaborative (Healey, 1997a; Salet & Faludi, 2000; Albrechts et *al.*, 2003). L'intérêt porté à ce modèle a plusieurs explications : la globalisation, la concurrence accrue entre les villes, et la pression économique et la durabilité (Sehested & Hanssen, 2013). L'émergence de la planification spatiale stratégique encourage les états européens, ainsi que l'Union Européenne, à institutionnaliser ce processus et l'adopter dans les politiques territoriales et régionales (Commission Européenne, 1999; Faludi, 2004; Jensen & Richardson, 2004; Kunzmann, 2006).

Ce modèle a pour objectifs de promouvoir la cohésion territoriale (Commission Européenne, 2008; Faludi, 2009a; 2010) et fournir une approche de développement spatial intégré (Allmendinger & Haughton, 2009; Faludi, 2006; 2009a; 2009b) tout en tenant compte de l'incertitude, des discontinuités et des imprévus (Hillier et *al.*, 2011).

La planification spatiale stratégique constitue une piste intéressante de concrétisations stratégiques et opérationnelles de l'intermédiation territoriale (Nadin & Stead, 2013). Outre une vision à moyen/long terme, la planification spatiale stratégique permet l'émergence d'arènes territoriales de dialogues entre acteurs, à une échelle spatiale élargie représentée par la région urbaine (Healey,

2009). De plus, elle vise une articulation entre les enjeux socio-économiques et ceux de l'organisation de l'espace (Zepf & Andres, 2011).

La planification stratégique est sélective et orientée vers les questions importantes. Comme il est impossible de tout faire, le terme stratégique implique que certaines décisions et actions sont considérées prioritaires, par rapport à d'autres. Le processus réside dans la prise de décision afin de pallier les problèmes et les défis (Albrechts, 2004). La planification spatiale stratégique n'est pas seulement une réponse contingente aux forces plus large, mais aussi une force active permettant le changement (Albrechts, 2004). La planification spatiale stratégique tient compte, non seulement, des calendriers politiques, mais aussi, du renforcement du dialogue interinstitutionnel (Healey, 1998). Certains théoriciens mettent l'accent sur le contenu du processus de planification alors que d'autres le considèrent comme un processus social et mettent l'accent sur le processus lui-même (Albrechts, 2003).

Qui sont les acteurs ?

S'ouvrant sur les différents acteurs territoriaux, le processus de planification stratégique collaborative ne se limite plus au binôme décideur-planificateur, mais englobe les acteurs de la sphère privée et de la société civile. Toutes les parties prenantes sont associées à l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies.

Quant au planificateur, son rôle va au-delà de l'expertise ; il assure l'interaction et même le dialogue entre les différents acteurs (Douay, 2007; Douay, 2013). Ainsi, les planificateurs stratégiques jouent le rôle de catalyseurs (Mintzberg, 1994; Albrechts, 1999), comme contrepoids, et comme initiateurs de changement (Albrechts, 1999; Krumholz, 1982). Ils mobilisent et forment des alliances. Ils présentent des opportunités politiques réelles, tirant des leçons non seulement de ce qui fonctionne, mais surtout des problèmes. Ils justifient le changement et refusent de fonctionner harmonieusement comme des moyens neutres à des fins vraisemblablement bien définies (Albrechts, 2004).

Quelles sont les échelles d'intervention ?

Avec la métropolisation, les villes font face à un processus d'étalement urbain sans précédent. La ville dépasse ses limites institutionnelles, devient plus étalée et change d'échelle tout en cédant la

place à la métropole ou *city region*. L'enjeu est d'identifier une échelle d'intervention tout en tenant compte des enjeux économiques, sociaux et environnementaux qui bouleversent l'espace. Au fait, les bouleversements spatiaux requièrent des politiques adéquates de planification spatiale stratégiques à l'échelle de la région (Motte, 2005). Healey (1997a) définit l'échelle régionale comme étant un espace d'interactions de la vie quotidienne et des activités économiques. Les chercheurs enquêtant sur des démarches de planification spatiale (Healey, 1997a; Albrechts, 2004; Kunzmann, 2006; Motte, 2006; Balducci, 2008) ont mis en avant la notion de région urbaine. Alain Motte (2006, pp. 19-20) considère que la « région constituerait de compréhension des principales dynamiques territoriales et d'action publique ». Par ailleurs, en Grande Bretagne, le développement de stratégies de planification spatiale à l'échelle régionale a fortement été associé avec l'articulation des politiques territoriales (Walsh, 2010). Cependant, les plans spatiaux régionaux ont cherché la coordination des politiques sectorielles à l'échelle régionale (Harris & Hooper, 2004).

A cet égard, plusieurs expériences européennes attirent l'attention des théoriciens et des praticiens sur l'utilité des politiques de planification spatiale stratégique collaborative (Salet & Faludi, 2000)

Par ailleurs, ce modèle de planification met l'accent sur les interprétations et le développement de la planification spatiale en Europe et ce, à différentes échelles spatiales et entre celles-ci (Dabinett & Richardson, 2005; Dabinett, 2010). Il accorde une importance à la coordination des impacts spatiaux des politiques sectorielles et au renforcement des capacités institutionnelles des acteurs concernés (Allmendinger & Haughton, 2009; Schout & Jordan, 2007; Davoudi & Strange, 2009; Vigar, 2009). Salet et Faludi (2000) identifient une relation entre les traditions administratives et les pratiques de planification spatiale. Pour eux, la planification spatiale, dans les pays à tradition administrative anglo-saxonne, est contrainte par une approche de la politique publique fonctionnelle et utilitariste du fait que la fourniture de services est associée à un haut degré de hiérarchie sectorielle. Par contre, la tradition administrative de l'Europe continentale se caractérise par des approches territoriales et universelles de l'administration publique et de prise de décision (Salet & Faludi, 2000; Newman & Thornley, 1996; Healey, 1998). Les systèmes administratifs dans les pays de l'Europe continentale se caractérisent par un haut niveau d'autonomie dans la prise de décision et les prestations de services aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale de gouvernance (Walsh, 2010). Contrairement, les systèmes administratifs anglo-saxons se

caractérisent par la centralisation de la prise de décision et de la fourniture de services publics (Walsh, 2010). Cependant, cette catégorisation doit prendre en considération la variation du nombre et de la taille des régions au sein des pays en Europe et la variation significative dans les approches de prise de décision politique et de gouvernance (Walsh, 2010).

2.1.3. Liens entre la planification traditionnelle et la planification stratégique collaborative

Un nombre d'études trouvent que la relation entre les pratiques de planification spatiale stratégique collaborative et la planification traditionnelle qui concerne la réglementation de l'usage des sols est tendue et contestée (Tewdwr-Jones & Williams, 2001; Allmendinger, 2006; Nadin, 2007). La planification spatiale stratégique se présente sous forme de stratégies spatiales aussi bien à l'échelle nationale que régionale alors que les plans d'utilisation des sols jouent un rôle significatif à l'échelle locale (Walsh, 2010). Les objectifs des plans de planification spatiale stratégiques sont clairement plus vastes que ceux des plans de réglementation de l'usage des sols (Walsh, 2010). Une coordination verticale entre les politiques spatiales et l'urbanisme de plan est, cependant considérée comme un élément clé pour assurer une cohérence au niveau de développement spatial (Walsh, 2010). L'influence de la planification spatiale stratégique à l'échelle nationale et à l'échelle régionale sur les pratiques de planification à l'échelle locale manque de documentations. Il a été souvent assumé que les politiques de planification aux échelles nationale et régionale sont les plus appropriées pour articuler les préoccupations de la nouvelle planification spatiale stratégique alors que la planification à l'échelle locale reste dominée par la réglementation de l'usage des sols et le contrôle du développement urbain (Gallent, 2008). Faludi (2000) distingue entre deux types de planification : les plans de projets ou la planification traditionnelle et les plans stratégiques. La comparaison de ces deux types de planification se fait à travers un certain nombre de dimensions : l'objectif de la planification, la nature de l'interaction, la conception du futur et les résultats attendus.

La planification traditionnelle se caractérise par leur concentration sur des projets de développement ponctuels. Par contre, la planification stratégique s'intéresse beaucoup plus au processus qu'au plan (Faludi, 2006). Les documents de planification spatiale stratégiques fournissent un cadre de référence pour une meilleure compréhension des problèmes de développement (Walsh, 2010).

Pour Healey (2006), le processus de planification spatiale stratégique implique la négociation des paramètres selon lesquels les questions de la planification spatiale sont discutées et les décisions sont prises. Ces négociations ont pour but le changement dans le concept traditionnel de la planification. Healey (2006) complète l'interprétation de Faludi (2000) qui assimile les plans stratégiques comme des cadres de référence. A cet égard, dès que la culture des plans stratégiques fait partie de la pensée des acteurs clés, la coordination et l'exécution suivront facilement (Healey, 2006).

De son côté, Albrechts (2004) présente un certain nombre de caractéristiques, en vue de développer une perspective de développement stratégique, qui soit pratique. Par ailleurs, il constate que la planification stratégique n'est pas un concept unique, mais une série « de concepts, de procédures et d'outils » qui doivent être adaptés aux contextes institutionnel et opérationnel (Albrechts, 2004, pp. 747-748).

Les caractéristiques de la planification spatiale identifiées par Albrechts (2004) mettent l'accent aussi bien sur la nature multidimensionnelle des processus de développement de stratégies qu'à l'importance des aspects techniques et politiques de préparation de plans ainsi qu'aux processus de décision. De leur côté, Faludi (2000) et Healey (2006) soulignent la nature dimensionnelle de processus de planification stratégique tout en identifiant le rôle des plans stratégiques dans le développement de leur compréhension et leur adaptation à différents contextes.

L'objectif de la planification spatiale est de fournir un cadre de coordination entre les politiques sectorielles (Nadin, 2007). La planification spatiale optimale consiste à concevoir le développement spatial à travers la coordination des politiques spatiales sectorielles (*ibid.*). Au contraire, les plans d'utilisation du sol consistent à réglementer l'utilisation du sol et le développement à travers l'identification de zones de développement (*ibid.*).

2.2. Spécificités des pratiques de planification dans les métropoles du Sud

Dans les pays du Sud, les pratiques de planification sont décalées par rapport à l'évolution des préoccupations territoriales. Deux raisons pour ce décalage : l'inadéquation des pratiques de planification et la faiblesse de la gouvernance.

2.2.1. Les pratiques de planification dans le Sud

En effet, dans la plupart des métropoles des pays de Sud, quel que soit l'espace géographique auquel ils appartiennent, les pratiques de planification sont héritées de l'époque coloniale s'articulant autour du modèle traditionnel statique (Watson, 2008). Depuis cette époque, dans les pays du Nord, les pratiques de planification spatiale traditionnelle ont évolué en fonction des besoins territoriaux. Elles ont été remplacées par de nouvelles approches *bottom-up*, flexibles, dynamiques et stratégiques. Cependant, la plupart des métropoles du sud, en dépit de l'ampleur du processus de métropolisation et de ses enjeux, se contentent toujours des approches traditionnelles *top-down*, qui ne tiennent pas compte des dimensions sociale, économique et environnementale, dont l'échelle d'intervention se limite à l'échelle locale. De nos jours, ce sont les agences multinationales, à travers leurs investissements dans les pays du Sud, notamment l'immobilier, qui assurent ce transfert de domination et les moteurs des changements dans les villes (Watson, 2014).

Ces pratiques de planification favorisent les exclusions sociales et les disparités. En outre, ces pratiques de planification constituent un outil permettant à l'élite sociale et politique de contrôler et de manipuler la population, surtout la plus démunie (Watson, 2014).

Comprendre pourquoi les pratiques de planification traditionnelles sont toujours adoptées, dans ces pays, requiert une exploration des relations coloniales et des raisons de leur persistance (*ibid.*).

2.2.2. La faiblesse de la gouvernance

La deuxième raison concerne l'inefficacité de la gouvernance. En effet, les recompositions spatiales entraînent un changement d'échelle qui juxtapose à la métropole de nouveaux territoires municipaux. Comme déjà mentionné au niveau de la section 2.1.2 de ce chapitre, les pays du Nord ont déjà institutionnalisé l'échelon métropolitain, et par conséquent, réformé la gouvernance. Néanmoins, l'absence de l'échelon administratif métropolitain est une cause de fragmentation de la gouvernance dans les métropoles du Sud. Il est à noter que les expériences de planification spatiales stratégiques en Europe, montrent que les régions métropolitaines développent des stratégies communes dans le but d'atteindre les objectifs européens de perspectives de développement spatial (Albrechts, 2004) Ces stratégies communes ont pour but la mise en valeur des régions en Europe et au sein de l'économie mondiale, la création de centres d'attraction pour les activités économiques, le développement de fonctions de haut niveau, etc. (*ibid.*). La création

d'un agenda politique commun sur le développement durable, la compétitivité économique et l'intégration sociale en Europe oblige les pays à développer des stratégies communes et créer des partenariats. L'objectif le développement polycentrique équilibré en Europe a été formulé par la perspective de développement européen spatial.

2.2.3. Quelles sont les causes de l'échec des pratiques planification dans les pays du Sud

Le transfert de pratiques de planification du Nord vers le Sud du Globe, de façon inappropriée se révèle problématique pour les pays réceptacles.

Pour Healey (2012), les courants théoriques de planification, modèles spatiaux, formes urbaines et prises de décision, se basent sur des recherches conduites dans des contextes euro-américains. En effet, ses modèles de planification fondés particulièrement sur des hypothèses formulées selon le contexte social, économique, institutionnel et environnemental des pays nordiques.

La deuxième cause est que les pays du Sud, dans un souci de modernisation, copient des modèles de développement qui réussissent dans les pays développés et les collent à leur tissu urbain (Watson, 2014).

3. Conclusion : Conséquences du décalage et question de recherche

La brutalité du processus de métropolisation conjuguée à l'inefficacité des pratiques de planification crée deux processus à deux vitesses dans les pays du Sud. Ces pratiques exacerbent les enjeux du processus de métropolisation. Il s'agit notamment de l'étalement urbain, des ségrégations et des fragmentations, la prolifération de l'habitat informel, les différences culturelles, la hiérarchie urbaine, les clivages et les inégalités spatiales. Ces enjeux sont à l'origine d'un nombre de dysfonctionnements. La thèse s'intéresse, spécifiquement, dans le cas de Beyrouth, à la congestion de l'espace métropolitains et au déséquilibre territorial. Ces maux territoriaux étant dus à l'inadéquation des pratiques de planification à la vitesse de transformation métropolitaine. Il s'agit, donc, de maîtriser et de gérer le processus de métropolisation à travers une réforme de l'ensemble du système de planification. Ainsi, la question de recherche qui découle de ce cadre théorique analytique est la suivante : Quelle échelle et quel modèle de planification mettre en place dans le de décongestionner l'aire métropolitaine de Beyrouth et rétablir l'équilibre territorial ?

Chapitre 3 Revue de littérature : Métropolisation et réponses de planification à Beyrouth

La croissance urbaine de la ville de Beyrouth à travers le temps est le fruit de l'interaction d'événements et de facteurs renforçant son attractivité. L'espace beyrouthin est une superposition de civilisations qui y ont laissé leurs traces et vestiges (Kassir, 2003). Depuis la préhistoire, l'homme a laissé son empreinte (*ibid.*) au Liban et notamment sur la côte en passant par Beyrouth.

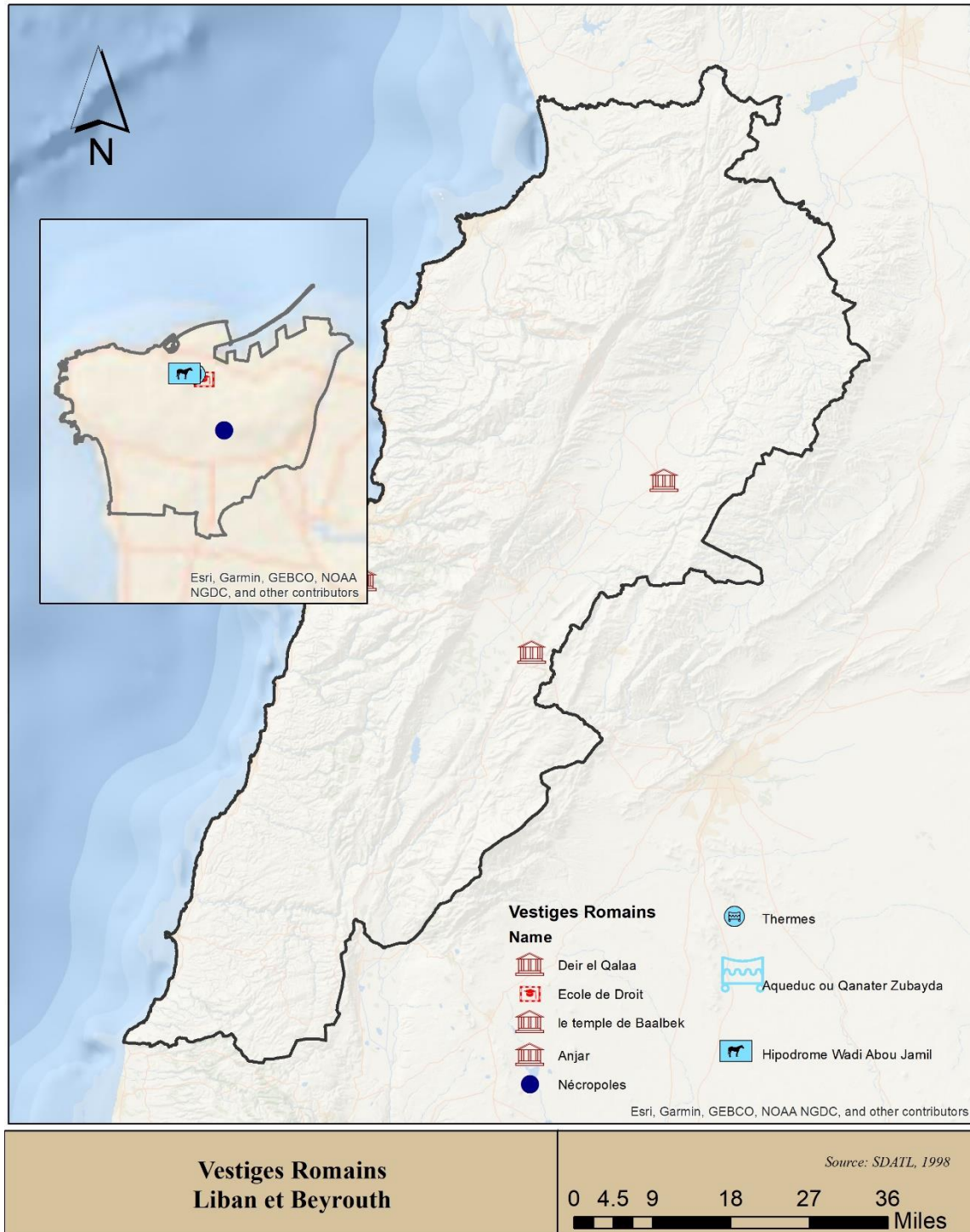
Il existe une littérature abondante sur le Liban et Beyrouth. Se basant sur le cadre théorique et les questionnements de la recherche, la revue de littérature s'articule autour de deux variables explicatives : le processus de métropolisation et les réponses de planification. Le corpus présenté retrace l'histoire de la croissance urbaine de Beyrouth ainsi que des réponses de planification qui l'ont accompagnée jusqu'à la fin de l'époque du mandat français. Elle appréhende l'évolution de la ville de Beyrouth, d'un noyau historique enclavé au sein de ses remparts, à une ville éclatée (Mermier, 2015). En parallèle, elle analyse les réponses décalées du système de planification par rapport à l'expansion urbaine continue. Finalement, la synthèse de ce chapitre permet de comprendre comment se sont produits le déséquilibre territorial et la congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth. Ces deux dysfonctionnements étant le résultat cumulé du décalage entre les réponses de planification et la croissance exponentielle de l'agglomération urbaine de Beyrouth voire le processus de métropolisation.

1. De la Phénicie antique jusqu'à l'époque romaine

La genèse et l'émergence des villes côtières de la Méditerranée orientale, à vocation commerciale et portuaire, remontent à l'époque cananéenne ou phénicienne¹⁶ (Kassir, 2003). « Entre mer et montagne » (Kassir, 2003, p. 13), le développement de la ville de Beyrouth, ainsi que les autres villes portuaires, comme Byblos, Batroun, Sidon, Tyr et même Tripoli, remonte à l'époque phénicienne (Kassir, 2003; Fawaz, 2011).

16 Ce sont les grecs qui ont donné le nom Phéniciens aux Cananéens et ce, par référence au mythe du Phénix renaissant des cendres (Kassir, 2004).

Carte 1 Les vestiges romains au Liban et à Beyrouth



Quoique la ville de Beyrouth fasse partie de l'historiographie phénicienne, il faut attendre l'époque moderne romaine pour voir sa vocation s'affirmer (Kassir, 2003). Durant cette époque, Beyrouth, les autres villes côtières ainsi que celles de l'arrière-pays deviennent des colonies romaines (*ibid.*).

La colonie de Beyrouth ou Béryte se démarque des autres villes en devenant un des centres urbains de l'Orient et une capitale impériale ; elle s'étend de la côte jusqu'à la ville de Baalbek dans la Bekaa (*ibid.*). Les vestiges romains tels que les thermes en contrebas du Grand Sérail, les nécropoles de Qantari et d'Achrafieh, l'hippodrome à Wadi Abou-Jamil, l'aqueduc ou Qanater Zubayda ainsi que bien d'autres sites comme les temples de Jupiter et de Bacchus à Baalbek, Deir el Qalaa et le site archéologique d'Anjar en sont témoins.

2. L'époque ottomane : début d'une transformation urbaine (1517 – 1918)

Jusqu'à la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, par rapport à d'autres villes du littoral syrien¹⁷, la ville de Beyrouth ne fut qu'une petite ville secondaire enclavée (Eddé, 1996; Raymond, 2009). Beyrouth compta quelques milliers d'habitants et dépendit administrativement de Saida, lieu de résidence du wali (Eddé, 1996; Raymond, 2009). S'étendant sur une superficie, intra-muros, de quinze hectares environs, Beyrouth posséda toutes les caractéristiques d'une vraie ville (Sfeir-Khayat, 1996; Fawaz, 2011). D'une part, une muraille¹⁸, où sept portes¹⁹ contrôlaient l'accès, et des tours de surveillance, localisées dans la campagne, assuraient sa protection des invasions (Sfeir-Khayat, 1996; Fawaz, 2011). D'autre part, des églises et des mosquées, de petites ruelles avec des places, des *hammams*, des *khans*, des *souks*, des écoles, des pressoirs, des cafés et un petit port de cabotage marquaient le paysage de la ville (Ghorayeb, 2014; Sfeir-Khayat, 1996). Les quartiers péricentraux, formant une sorte de campagne, se composaient de vergers, de vignes et de terrains agricoles²⁰ (Sfeir-Khayat, 1996; Ghorayeb, 2014).

La fin du XIX^{ème} siècle marqua la genèse d'un centre administratif, économique, culturel et religieux à Beyrouth (Sfeir-Khayat, 1996; Hanssen, 2005). Des événements et facteurs constituèrent un tournant dans l'histoire du développement urbain de la ville. Ces derniers contribuèrent, de façon directe ou indirecte, à attribuer de nouvelles fonctions urbaines à la ville de Beyrouth, à renforcer son attractivité et à faire évoluer la ville au rang de métropole régionale (Babikian, 1996; Davie M. , 1996; Sfeir-Khayat, 1996). Lieu de rencontres et d'articulation des différences (Chevalier, 1972), un premier éclatement de la ville en dehors de ses fortifications se

17Comme Saida, Tripoli et Acre.

18 La muraille de la ville a été construite en 1711 par Ahmad el-Jazzar (Sfeir-Khayat, 1996).

19 Bab Al Dabbagha (tannerie), Bab As Sérail, Bab Abou Al-Nasser, Bab Al Derkeh, Bab Yaacoub, Bab Essemateyeh, Bab Idriss.

20 L'agriculture dans les quartiers péricentraux était essentiellement basée sur la culture de mûriers, d'arbres fruitiers et forestiers (Sfeir-Khayat, 1996).

produisit le long des routes ou voies de commerce (Beyhum, 1995). Les historiens se consentent sur le fait que Beyrouth acquit de l'importance à partir du moment où elle sortit de sa muraille (Sfeir-Khayat, 1996). En revanche, chaque étape de son expansion correspondit à une recomposition spatiale et sociale favorisant les affrontements identitaires (Tabet et *al.*, 2001).

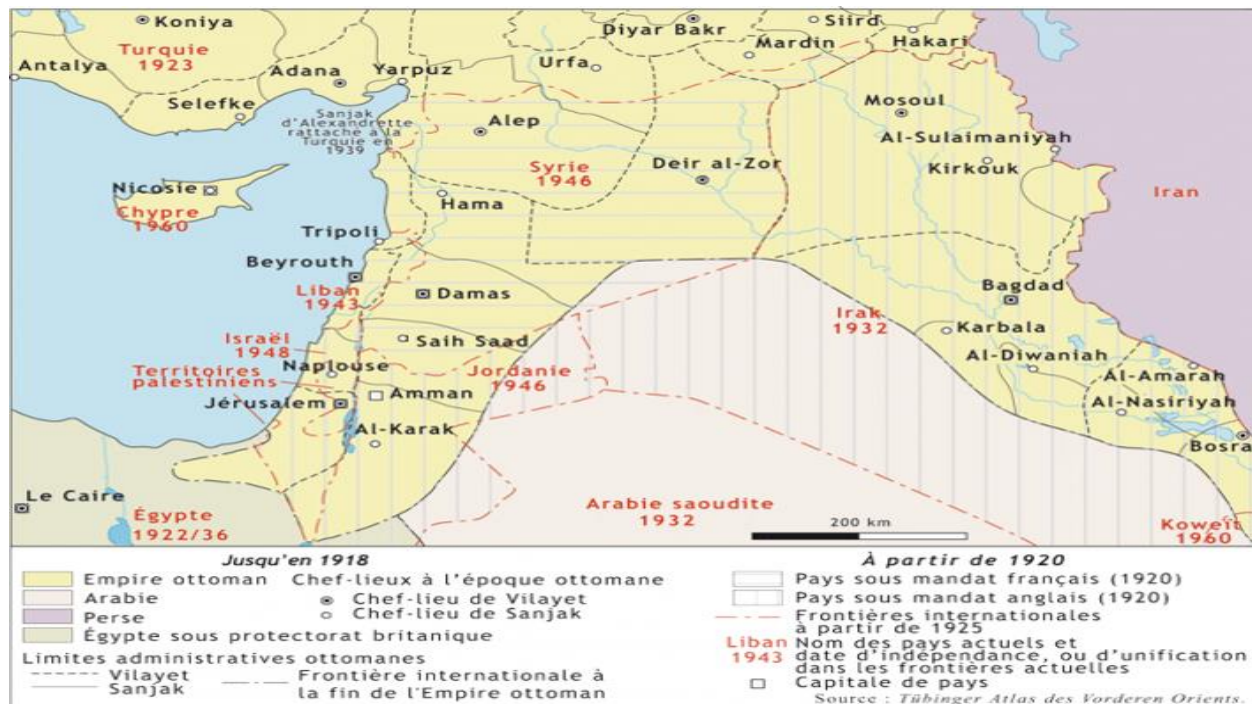
Cette section s'articule autour de deux explorations. La première étudie les facteurs qui contribuèrent à l'essor de la ville de Beyrouth en dehors de ses remparts ainsi que les premières manifestations du processus de métropolisation. La deuxième retrace l'évolution des réponses de planification accompagnant la croissance de la ville.

2.1. Les centralités urbaines : moteurs de la croissance urbaine

A partir de la première moitié du XIX^{ème} siècle, la pénétration occidentale bouleversa les stratégies coloniales de l'empire ottoman et y introduisit de profondes mutations géopolitiques (Tabet et *al.*, 2001). Beyrouth profita de cette situation et devint le siège de nombreuses délégations diplomatiques durant les années trente de ce siècle (Hanssen, 2005). Toutefois, sur le plan socio-économique, la sphère d'influence de la ville, se réduisit à son arrière-pays, connu, à l'époque, sous le nom de *Bilad el Cham*²¹ (*ibid.*). Ce n'est, qu'à partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, qu'une combinaison de facteurs concourut au renforcement du rôle et de l'attractivité de la ville, à son inscription dans le réseau de villes mondiales et, par la suite, à sa reconfiguration spatiale. En dépit de la géographie physique contraignante à l'expansion spatiale, la vocation culturelle, le contexte politique favorable et l'établissement du port influencèrent positivement l'attractivité et le développement de la ville (Sfeir-Khayat, 1996 ; Ruppert, 1999 ; Tabet et *al.*, 2001). En effet, les centralités urbaines : administrative, culturelle et économique constituèrent les principaux moteurs de l'expansion de la ville en dehors de ses remparts et de l'émergence de la métropolisation.

21 *Bilad el Cham* désigne l'aire géographique comprise entre le Mont Taurus au nord, la péninsule du Sinaï au sud, la mer méditerranée à l'ouest et désert syrien à l'est (Pascual, 1980 ; p.31, en référence à Volney, 1959).

Carte 2 Les divisions administratives de *Bilad el Cham*



Source : *Tubinger Atlas des Vorderen Orients*

2.1.1. Centralité administrative et politique : *Wilaya* de Beyrouth

Quels sont les facteurs qui firent de Beyrouth un centre administratif et de décision politique ? La fonction administrative et politique de la ville de Beyrouth s'affirma suite à la succession d'un ensemble de faits et d'événements historiques ainsi qu'à la volonté de la société beyrouthine (Hanssen, 2005). Ces facteurs incitèrent le gouvernement ottoman à opter pour de nouvelles stratégies contribuant à l'évolution de la ville de Beyrouth pour devenir un centre de décision politique (Eddé, 1996) et acquérir progressivement un statut politique et administratif privilégié.

En effet, la période d'après-guerre, allant de 1860 jusqu'aux nouvelles dispositions administratives, fut fondamentale pour l'histoire urbaine de Beyrouth (Hanssen, 2005). L'occupation des provinces syriennes, de l'empire ottoman, par les égyptiens, entre 1831 et 1840, facilita l'intervention occidentale, notamment franco-britannique, pour contribuer à la libération du territoire (Sfeir-Khayat, 1996; Davie M. , 1996; Saliba R. , 1998; Raymond, 2009). Après une période de répit, la guerre entre les druzes et les maronites de la montagne, en 1860, amena les autorités ottomanes à supprimer le gouvernement princier et ses structures féodales dans la montagne (Sfeir-Khayat, 1996; Davie M. , 1996; Saliba R. , 1998; Raymond, 2009). Par ailleurs, le déclin de Saïda, d'Acre

et de Tripoli qui furent auparavant les principaux ports de la région orientale les intérêts des ottomans et des européens vers Beyrouth (Sfeir-Khayat, 1996). S'ajoute à ces facteurs la détermination de la société beyrouthine de faire de la ville une capitale provinciale.

Carte 3 Wilaya de Beyrouth



Source : *Tübinger Atlas des Vorderen Orients*

En 1842, la ville de Beyrouth devint le siège de la *wilaya* de Saida (Sfeir-Khayat, 1996). A partir de 1860, Beyrouth occupa une place importante dans les enjeux politiques et économiques. En

1887, Beyrouth fut proclamée capitale de la *wilaya* qui porta son nom (Davie, 1996; Sfeir-Khayat, 1996; Saliba, 1998; Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014).

La *wilaya* de Beyrouth s'étendit sur une surface de 20 000 Km², de la ville de Lattaquié au nord, jusqu'à la ville de Yafa au sud, excluant cependant le territoire du Mont-Liban (Davie M. , 1996). L'élargissement de son territoire, au rang de *wilaya* ou province ottomane améliora son attractivité : des délégations consulaires et des commerçants y élurent domicile (Saliba, 1998). Par ailleurs, cette redistribution des fonctions de commandement donna lieu à une concurrence entre Beyrouth -capitale de la *wilaya* de Beyrouth- et Damas -capitale de la *wilaya* de Syrie-, regroupant l'ensemble des provinces côtières et intérieures dont la province de Saïda (Davie M. , 1996). Les rivalités se manifestèrent au niveau des grands projets d'investissements et d'infrastructure dont Beyrouth reçut la part du lion (Davie M. , 1996). Ce sont, notamment, les projets de construction de la route carrossable et du chemin de fer, reliant tous deux Beyrouth à Damas qui consacrèrent la primauté régionale de Beyrouth (Davie M. , 1996; Kassir, 2003). La prédominance se manifesta, non seulement, sur Damas, mais aussi, sur la ville portuaire de Haïfa non encore connectée à son arrière-pays. Ces projets d'envergure renforcèrent l'attractivité commerciale de Beyrouth et, par conséquent, le pouvoir des commerçants beyrouthin surtout qu'ils monopolisèrent les échanges entre l'arrière-pays et les villes du bassin méditerranéen. (Davie M. , 1996).

2.1.2. Centralité économique : émergence de la mondialisation

La montée en puissance de Beyrouth, devenue capitale de la *wilaya* qui porta son nom, fut consacrée par le développement du port de Beyrouth (Raymond, 2009). La construction et l'exploitation du port furent concédées à une société anonyme privée, la Compagnie Ottomane du Port²², de nationalité ottomane mais à capitaux européens (Laugenie, 1956; Babikian, 1996). C'est cette même compagnie qui construisit les infrastructures de transport, Celles-ci d'une part, connectent la ville à son arrière-pays et d'une autre part, relient non seulement, les différents quartiers de Beyrouth entre eux mais aussi au port (Davie M. , 1996; Babikian, 1996; Hanssen, 2005). En effet, ces deux investissements majeurs renforcèrent l'émergence d'une centralité

²² Les actions de la Compagnie Ottomane du Port la Compagnie de la Route, les Messageries Maritimes, la Banque Ottomane, le Comptoir d'Escompte, la Banque de Paris et des Pays-Bas (Laugenie, 1956).

économique inscrivant Beyrouth dans l'économie mondiale (Eddé, 1996; Raymond, 2009) et renforçant encore une fois l'attractivité de Beyrouth.

Durant la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, l'affaiblissement de l'empire ottoman facilita la « pénétration économique de l'Europe industrialisée et expansionniste » (Hokayem, 1992, p. 204). Cette époque fut marquée par l'intensification des échanges commerciaux entre Beyrouth, son arrière-pays et l'Europe (Babikian, 1996; Eddé, 1996). Beyrouth acquit, non seulement, un intérêt politique et administratif, mais, occupa, aussi, une place stratégique dans le commerce international (Sfeir-Khayat, 1996).

De plus, deux facteurs contribuèrent au développement du trafic maritime : la construction du canal de Suez (Babikian, 1996) et la localisation géographique stratégique de Beyrouth (Babikian, 1996; Raymond, 2009). Avec la construction du canal de Suez en 1869, la mer méditerranée devint une voie de transport maritime écourtant les distances entre les continents (Babikian, 1996). En outre, Beyrouth profita de ses atouts de sa localisation stratégique, au carrefour des mondes arabe, ottoman et occidental, d'une rade assez profonde lui permettant de recevoir des bateaux à vapeur et du privilège de connectivité à l'arrière-pays (Eddé, 1996). Tous ses avantages permirent à Beyrouth de développer son port commercial et de intégrer progressivement le circuit économique mondial (Eddé, 1996; Raymond, 2009).

Avant le développement de son port, Beyrouth fut une ville secondaire, dotée d'un petit port de transit de la production soyée vers l'étranger (Saliba, 1998). A cette époque, les centralités du Levant s'articulaient autour de villes comme Tripoli, Saïda, Damas, Alep et Jérusalem (*ibid.*; Tabet et *al.*, 2001). Les nouvelles dimensions du commerce international conjuguées au développement des moyens de transport (ferroviaires et maritimes) favorisèrent la production et la transformation des villes du XIX^{ème} siècle (Hanssen, 2005). La ville dut aussi son expansion et le développement des réseaux de transport, aux besoins militaires de l'empire ottoman.

Dès lors, la ville de Beyrouth établit son port commercial (Babikian, 1996; Eddé, 1996) et ne tarda pas à se tailler une place importante, aussi bien dans le réseau de villes mondiales, que, dans l'armature urbaine levantine (Tabet et *al.*, 2001; Hanssen, 2005). La ville émergea et se développa autour de ce son port tout en s'attribuant de nouvelles fonctions urbaines (Babikian, 1996). Elle passa du statut d'une simple ville portuaire, à celui d'une ville relais, assurant le lien entre les pays

européens industrialisés et l'empire ottoman (Babikian, 1996; Davie M. , 1996). Beyrouth devint le principal port de l'arrière-pays (Davie M. , 1996) et le siège du pouvoir économique (Eddé, 1996). Tout en servant les intérêts des français au Proche-Orient, la présence du port favorisa le désenclavement de l'arrière-pays à travers l'essor du commerce entre l'Europe et les régions de l'arrière-pays, notamment, Damas, la plaine de la Bekaa et le Mont-Liban (Laugenie, 1956; Babikian, 1996). En effet, ces régions, spécialisées, respectivement, dans la culture céréalière et soyère, profitèrent de la présence du port pour écouler leurs productions sur les marchés internationaux (Babikian, 1996). Il est à noter que, dans ce contexte marqué par le croisement des circuits de l'empire ottoman, les échanges internationaux et les rivalités urbaines et régionales, le pouvoir de Beyrouth prit une ampleur dépassant les tactiques des commerçants de premier ordre ainsi que les luttes des représentants politiques (Hanssen, 2005).

Outre l'activité portuaire, les investissements dans l'infrastructure de transport, de télécommunications et de services publics raccourcirent les distances et contribuèrent à la transformation de l'espace beyrouthin (Hanssen, 2005). Dans ce contexte marqué par le développement des échanges commerciaux, l'amélioration de la desserte routière et ferroviaire, entre le port et l'arrière-pays, devint un levier de croissance économique (Davie M. , 1996) facilitant le déplacement des hommes et des marchandises d'une part, entre Beyrouth et son arrière-pays, et d'une autre part, entre Beyrouth et le bassin méditerranéen (Eddé, 1996). Dans ce cadre, la construction de la route reliant Beyrouth à Damas, en 1863, (Babikian, 1996) fit de Beyrouth le principal entrepôt de la région (Saliba, 1998) tout en contribuant à des mutations considérables de l'espace urbain et social de la ville de Beyrouth (Hanssen, 2005). Plus tard, en 1895, la voie ferrée relia Beyrouth, non seulement, à Damas, mais aussi, à la plaine céréalière du Hauran (Babikian, 1996). De ce fait, Beyrouth et les villes syriennes furent reliées à travers un réseau de transport connectant d'une part, la Bekaa à Hama et Alep et d'autre part, Tripoli à Homs (Babikian, 1996).

En parallèle, le développement de l'activité portuaire, couvrant aussi bien l'espace beyrouthin, que son hinterland, engendra l'émergence d'activités qui gravitent autour de celle-ci ; il s'agit notamment des activités commerciales, les banques, les assurances et le transport (Babikian, 1996). Le commandement financier revêt désormais une grande importance et fit de Beyrouth, non seulement une capitale méditerranéenne, mais aussi une capitale régionale (Hokayem, 1992).

Ainsi, en complément à la centralité administrative et politique, deux types de centralités économiques marquèrent l'espace urbain beyrouthin : le port et les espaces commerciaux (Davie M. , 1994) pour renforcer encore une fois l'attractivité de la ville.

2.1.3. La centralité culturelle

Outre l'expansion économique et financière, l'attractivité de la ville de Beyrouth fut couronnée par une vocation culturelle (Hokayem, 1992). A la fin du XIX^{ème} siècle, Beyrouth devint la capitale de la renaissance culturelle arabe ou la *Nahda* (Raymond, 2009). De nouveaux établissements académiques religieux français et anglo-saxons s'installèrent dans les quartiers de la ville (Hokayem, 1992; Ruppert, 1999; Hanssen, 2005). Ils accomplirent la mission d'enseignement déjà amorcée par leurs prédécesseurs établis à Beyrouth depuis le XVII^{ème} siècle. A cette époque, la présence de missionnaires et de lieux de culte à Beyrouth ne fut guère synonyme de cloisonnement et de ségrégations communautaires mais de mixité confessionnelle (Davie M. , 1996; Sfeir-Khayat, 1996). Renforçant l'attractivité de la ville, la renaissance culturelle et intellectuelle à Beyrouth contribua à la structuration de son espace. Une nouvelle configuration sociale et spatiale s'imposa et favorisa l'émergence de la ville éclatée.

D'une part, les institutions académiques eurent leur influence sur l'apparition d'une élite sociale beyrouthine (Hokayem, 1992; Hanssen, 2005). Cette dernière prit part, non seulement, aux activités économiques et administratives (Hokayem, 1992), mais aussi aux prises de décisions politiques (Hanssen, 2005). Il s'agit notamment de décisions relatives aussi bien à la gestion de la ville qu'au projet d'édification de l'Etat (Hanssen, 2005), et ce, à travers leur influence et leur pouvoir de transformation (Hokayem, 1992). En réalité, des intellectuels libanais, comme Khalil el Khoury et Boutros el Boustany, s'associèrent aux missionnaires pour confirmer la vocation culturelle de Beyrouth et ce, à travers des activités d'édition et d'enseignement (Hokayem, 1992; Hanssen, 2005). Dans cet esprit, Hanssen (2005) met l'accent sur le lien entre les réseaux littéraires et les politiques municipales et la production de l'espace. La renaissance intellectuelle à Beyrouth, ne fut pas uniquement le reflet du phénomène socio-économique, mais aussi un acteur principal dans le changement de la relation entre la société et l'espace qu'elle occupe (2005). Pour Hanssen (2005), la presse écrite fut le reflet du projet de réforme sociale des rédacteurs ; elle alla, au-delà de la diffusion de l'information, jusqu'à son interprétation critique au niveau de l'éditorial.

D'une autre part, les institutions académiques, écoles et universités²³, renforcèrent l'attractivité résidentielle de la ville et favorisèrent le développement des quartiers de leur accueil, comme les quartiers de Zokak el Blat, Qantari et Saïfi.

En outre, les européens s'installèrent aussi à Beyrouth à travers les délégations diplomatiques, suite aux tensions et conflits dans la montagne, entre les druzes et les chrétiens, en 1860. Cette intervention eut pour but d'une part, de protéger ces derniers et leur assurer une certaine sécurité (Ruppert, 1999), et d'une autre part, d'asseoir une certaine domination coloniale européenne sur les pays arabes (Corm, 2014).

2.2. Les prémices d'une métropolisation

L'attractivité de la ville de Beyrouth fut renforcée par ses fonctions urbaines, lui procurant une certaine domination à l'échelle régionale. L'essor du commerce, les réformes administratives, la concentration des institutions académiques ainsi que le développement de l'infrastructure routière et ferroviaire rendirent la ville de plus en plus accessible et sollicitée aussi bien pour les affaires que pour la résidence. Tous ces facteurs de développement annoncèrent une nouvelle phase de modernité à Beyrouth responsable de la grande métamorphose urbaine démographique, économique et spatiale présentée au niveau des sections suivantes 2.2.1 et 2.2.2. de ce chapitre (Kassir, 2003). Cette étape de la revue de littérature retrace l'histoire de la genèse du processus de métropolisation à Beyrouth.

2.2.1. L'attractivité résidentielle : les mobilités et les temporalités

La sécurité, le climat prospère favorable aux investissements économiques ainsi que la présence d'institutions académiques drainèrent vers la ville de Beyrouth des populations originaires non seulement des régions rurales libanaises²⁴, mais aussi celles d'autres villes levantines²⁵ à la recherche de la sécurité et de la prospérité (Davie M. , 1996; Eddé, 1996; Saliba, 1998). Ces flux migratoires se furent amplifiés avec la reprise de la guerre dans le Mont-Liban et son extension à Damas (Davie M. , 1996). Quoique Beyrouth devînt une destination principale des migrants du

23 Université Américaine de Beyrouth et Université Saint-Joseph

24 Les migrants des régions rurales furent notamment originaires de Mont-Liban.

25 Les migrants originaires d'Alep et de Damas.

Mont-Liban, ces derniers s'y installèrent tout en conservant les liens avec leurs régions d'origine (Eddé, 1996).

Avec l'intensification des flux migratoires, la ville connut une croissance démographique ; la population beyrouthine passa de 7 000 habitants en 1820, à 10 000 habitants en 1840, puis à 40 000 en 1860 et 80 000 en 1880, pour franchir la barre de 120 000 à la fin de l'époque ottomane (Saliba, 1998).

La diversité des fonctions urbaines produisit une société mixte. Outre les notables traditionnels, originaires de Beyrouth, la ville accueillit une bourgeoisie d'affaires (Davie M. , 1996; Saliba, 1998). Cette population bourgeoise ne tarda pas à s'intégrer au tissu social et économique de la ville (Davie M. , 1996). Dotée de capacités financières, d'expertise et d'un mode de vie aristocrate la démarquant des beyrouthins, elle profita de la présence du port pour conclure des transactions commerciales à l'échelle internationale (Davie M. , 1996; Kassir, 2003). Elle tissa, non seulement, des liens avec les pays de l'empire ottoman mais aussi avec des villes européennes (Davie M. , 1996; Kassir, 2003). Cette nouvelle dynamique inscrivit la ville de Beyrouth dans l'économie mondiale et renforça son attractivité tout en y améliorant la qualité de vie. De surcroît, Beyrouth attira aussi des migrants de la classe moyenne à la recherche de meilleures opportunités de travail conférant à de nouveaux quartiers de la ville une fonction résidentielle et de bassin d'emplois.

Durant cette époque, la diversité communautaire fut institutionnalisée par les Ottomans. La communauté musulmane sunnite dont les notables dirigeaient les institutions commerciales et juridiques, constituait la majorité de la population beyrouthine (Davie M. , 1996; Kassir, 2003). Quoique la communauté orthodoxe fût une minorité, cette dernière s'impliqua dans les affaires améliorant la conjoncture. Avec les flux migratoires, de nouvelles communautés s'installèrent à Beyrouth ; il s'agit, notamment, des chiites, des maronites, des druzes et des juifs (Hanssen, 2005). De plus, l'apport démographique, durant cette époque, entraîna une reconfiguration communautaire de l'espace beyrouthin et une expansion de la ville (Davie M. , 1996; Davie M.-F. , 1997; Hanssen, 2005).

Quelles sont les logiques de distribution spatiale de la population résidente ?

Trois logiques de distribution spatiale de population caractérisèrent cette époque : la disponibilité de terrains constructibles, la proximité de groupes d'accueil, très souvent confessionnels, et la

proximité des voies de circulation connectant les lieux de travail, aux lieux de résidences et surtout aux lieux d'origine (Davie M.-F. , 1997). La distribution spatiale des migrants se fit, la plupart du temps au détriment de la mixité communautaire. Situés au carrefour de trois axes de circulation connectant Beyrouth à l'Est (le Mont-Liban et Damas), au Nord (les villes du littoral nord) et au Sud (le Chouf et la Palestine), les quartiers Qirât, Rmeil et Saïfi accueillirent des chrétiens grecs orthodoxes alors que le quartier de Mar Mikhael reçut des chrétiens maronites et grecs orthodoxes (Davie M.-F. , 1997). Alors que l'axe Bab Yaacoub- Bachoura- Zokak el Blat fut occupé par les sunnites, une certaine mixité, entre chrétiens et sunnites, se manifesta au niveau des quartiers Ghalghoul, Kraouiya, Bachoura et Ras el Nabeh (Davie M.-F. , 1997; Hanssen, 2005).

2.2.2. Les implications spatiales : le premier éclatement urbain et l'émergence de nouvelles centralités

La spécialisation fonctionnelle et socioéconomique réserva à la ville de Beyrouth une place dans la hiérarchie territoriale et régionale. Elle renforça son attractivité résidentielle et engendra son expansion urbaine. Rendant les frontières, entre Beyrouth et son hinterland, assez fluides (Hanssen, 2005), la croissance spatiale se produisit selon un double mouvement de densification du noyau historique, et de dilatation de la ville, contribuant à la production de nouveaux espaces urbains préalablement ruraux. Alors que le port fut le centre névralgique de la ville, les quartiers nouveaux furent l'endroit de rencontre et de sociabilité (*ibid.*).

L'explosion démographique reconfigura l'espace beyrouthin au niveau confessionnel, communautaire, économique et morphologique (Eddé, 1996; Sfeir-Khayat, 1996) et y introduisit de nouveaux modes de vie urbains. Les communautés migrantes marquèrent l'espace de la ville par des bâtiments, des souks et des édifices culturels et communautaires monumentaux (Davie M. , 1996; Eddé, 1996). Les flux migratoires attribuèrent à la ville une image multiconfessionnelle (*ibid.* ; *ibid.*). Par conséquent, un bon nombre de lieux de culte se dressèrent dans la ville. Ils constituèrent des points de repères ou *Landmarks* autour desquels s'agença la vie urbaine à Beyrouth (Davie M. , 1996).

La concentration des fonctions urbaines laissa son empreinte sur le tissu urbain et renforça l'attractivité résidentielle de la ville. D'une part, les centralités urbaines dotèrent la ville de nouveaux équipements et services urbains développés par l'autorité ottomane et ce, en harmonie

avec la topographie et le tissu bâti de la ville (Hanssen, 2005). D'autre part, elles favorisèrent la création de nouvelles opportunités de travail. Outre les bâtiments à usage administratifs, les ottomans marquèrent le tissu urbain de la ville par des mosquées (*ibid.*). Dans ce sens, des écoles, des hôpitaux, des bibliothèques, des clubs sociaux, des résidences diplomatiques, des salons littéraires et des bâtiments administratifs côtoyèrent les demeures de l'élite sociale, pour former la nouvelle cité moderne (*ibid.*). Tous les équipements, qu'ils soient administratifs, économiques, culturels ou religieux, s'imposèrent dans le tissu urbain de la ville (Davie M. , 1996) ; ils structurèrent l'espace de la ville et orientèrent son développement.

Sur le plan administratif, les autorités ottomanes marquèrent l'importance administrative de Beyrouth par la construction du Petit Sérail²⁶ et du Grand Sérail²⁷ (Davie M. , 1996; Kassir, 2003) tout mettant en l'accent sur la monumentalité et la localisation stratégique (Hanssen, 2005). Ces bâtiments furent synonymes de pouvoir et de domination (Ruppert, 1999; Kassir, 2003; Raymond, 2009). Pour mettre en valeur ces édifices, ils aménagèrent les espaces qui les entourent : places publiques, fontaines et éléments décoratifs (Davie M. , 1996; Hanssen, 2005).

Sur le plan économique, le développement du port de Beyrouth et son élargissement fut le fer de lance du développement des échanges commerciaux entre Beyrouth et l'Europe et de la prospérité économique (Hanssen, 2005).

Des institutions académiques et religieuses structurèrent l'espace de la périphérie de Beyrouth par de nombreux édifices monumentaux comme les couvents, les dispensaires, les écoles, les orphelinats, les séminaires et les chapelles (Davie M. , 1996)

Les relations commerciales et financières internationales ainsi que le pouvoir politique et administratif engendrèrent la présence de délégations étrangères sur le territoire Beyrouth. Par conséquent, s'élevèrent dans la ville des maisons de commerce étrangères et des consulats de, presque, toutes les nations (*ibid.*).

La croissance de la population beyrouthine, engendra une demande supplémentaire sur le marché immobilier que le noyau central, seul, ne put pourvoir (Davie M.-F. , 1997). En conséquence, le

26 Les autorités ottomanes édifièrent le petit sérail et ce, dans le cadre du projet d'aménagement de la place de Hamidiyé. Il servit d'un hôpital militaire (Ruppert, 1999 ; Kassir, 2004 ; Raymond, 2009).

27 Le Grand Sérail constitua un point de repère dominant la ville et visible aussi bien de la périphérie que de la mer, sur la colline de Qantari connue de nos jours sous le nom de la Colline du Sérail.

centre de la ville se densifia et s'éclata à la conquête de nouveaux espaces péricentraux. Le noyau historique fut un espace mixte où les espaces résidentiels se confondirent avec les activités économiques (Davie M. , 1996; Sfeir-Khayat, 1996). Les quartiers péricentraux furent plus homogènes sur le plan de l'usage qui fut principalement résidentiel. Néanmoins, de nouveaux *souks* modernes spécialisés, dans les produits de luxe importés d'Europe, virent le jour à la lisière nord-ouest (Hanssen, 2005).

Pour répondre à la nouvelle demande, un marché foncier et immobilier se développa, surtout que la loi de 1858, autorisait la vente et la construction de terrains agricoles (Davie M.-F. , 1997). Le financement de la production immobilière fut assuré par les fortunes sunnites des notables beyrouthins sunnites, orthodoxes, maronites ou grecs-catholiques (Davie M.-F. , 1997).

Avec le développement de l'activité économique et la croissance démographique, une vingtaine de marchés spécialisés façonnèrent l'espace de la vieille ville comme les marchés de la soie, des forgerons, des menuisiers, des cordonniers, des parfums et des bijoutiers (Davie M. , 1996). En outre, une nouvelle typologie de bâtiments émergea avec le développement des échanges internationaux ; *qaysariyas*²⁸ et *khans* ou caravansérails²⁹ (*ibid.*)

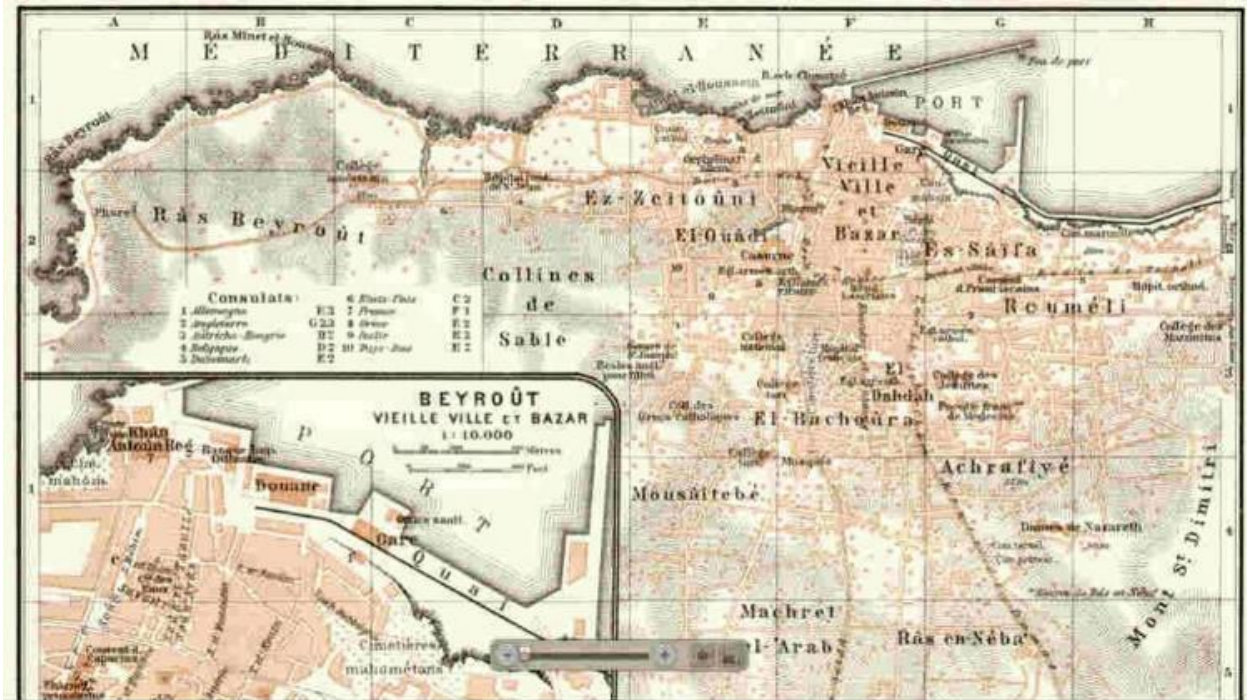
Devenue un centre administratif, économique, culturel et religieux, Beyrouth s'ouvrit sur le monde extérieur et déclencha une première explosion urbaine en 1840 (Sfeir-Khayat, 1996). La ville changea d'échelle (Kassir, 2004) ; elle se développa et s'étendit en dehors de ses remparts (Davie M. , 1996; Eddé, 1996; Sfeir-Khayat, 1996). En réalité, la saturation du noyau historique, les pressions démographiques ainsi que le code foncier, voté en 1858, dissociant la propriété publique de la propriété privée, orientèrent le développement urbain vers les collines surplombant le noyau historique et le port qui ne tardèrent pas à devenir les nouveaux quartiers périphériques de la ville moderne (Davie M. , 1996; Hanssen, 2005). Ces derniers se développèrent autour du noyau historique, siège du pouvoir économique et politique, et le long des artères de circulation. (*ibid.* ; *ibid.*). Avec cet éclatement urbain, le centre-ville perdit une partie de sa fonction résidentielle au profit de la vocation économique, moteur de croissance de l'agglomération (Davie M. , 1996) et de son arrière-pays. Ce furent notamment les bourgeois, originaires de Beyrouth ou migrants, qui

28 Les *qaysariyas* sont des marchés couverts où sont vendues les marchandises précieuses comme la soie, les bijoux et les épices.

29 Les caravansérails servent au commerce de gros et aux échanges internationaux. Ils abritent des entrepôts, des écuries, des bureaux de commerce et des logements pour les commerçants étrangers.

s'installèrent dans les quartiers péricentraux, auparavant composés de terrains agricoles³⁰ (Davie M. , 1996).

Carte 4 Carte de Beyrouth en 1911 incluant les cinq lignes de tramway



Source : Wagner & Debes, Leipzig

Sur le plan morphologique, l'expansion urbaine engendra une mutation spatiale (Davie M. , 1996; Sfeir-Khayat, 1996; Kassir, 2003). D'un côté, la muraille de l'ancienne ville devint invisible (Kassir, 2003). Durant les années 1870, elle fut détruite sous l'effet de l'expansion du bâti ou l'aménagement de la voirie (Davie M. , 1996; Kassir, 2003). D'un autre côté, en quatre décennies, de 1840 à 1880, la surface de Beyrouth grandit de quinze fois environ. (Davie M. , 1996; Kassir, 2003).

La nouvelle métamorphose opposa deux tissus urbains différents ; le noyau historique et son péricentre (Davie M. , 1996; Kassir, 2003). Le cœur de la ville fut dense, désordonné et aux ruelles étroites, contraste avec le tissu urbain aéré, les larges rues, les grandes demeures entourées de jardins et la fonction essentiellement résidentielle des quartiers péricentraux (Davie M. , 1996; Kassir, 2003).

30 L'agriculture, dans les quartiers péricentraux, se basait sur la culture des muriers, des arbres fruitiers et forestiers.

2.3. Les réponses de planification : une nouvelle ère de modernisation

L'intervention de la puissance européenne concurrente, suite aux tensions et conflits, amena les ottomans à faire preuve de la leur (Hanssen, 2005). Ainsi, pour compléter les réformes administratives, la relance économique et la renaissance culturelle, l'autorité ottomane engagea un nouveau processus de modernisation qui pava la voie au processus d'occidentalisation de la ville (Verdeil, 2002; Ghorayeb, 2014). Compte tenu du contexte socio-spatial, la modernisation des structures s'inscrivit dans le cadre des grandes réformes de l'Empire, connues sous le nom de *Tanzimat*³¹ (Davie M. , 1996; Verdeil, 2002). Engageant la ville dans un processus de modernisation, tant au niveau des pratiques de planification spatiale qu'au niveau de la gouvernance, ces dernières eurent pour but de gérer la production de l'espace urbain (Tabet et al., 2001). Les réformes ou *Tanzimat* engendrèrent l'émergence de nouvelles normes sociales, une mutation profonde des modes de production et de gestion de l'espace urbain ainsi que du rôle de l'Etat dans l'ensemble de l'empire ottoman (Tabet et al., 2001; Hanssen, 2005).

La présente partie de l'étude se déroule en trois étapes. La première analyse le cadre réglementaire et législatif. La deuxième identifie les acteurs de la ville. La troisième explore les outils et les dispositifs de planification.

2.3.1. La gouvernance et les acteurs de la planification

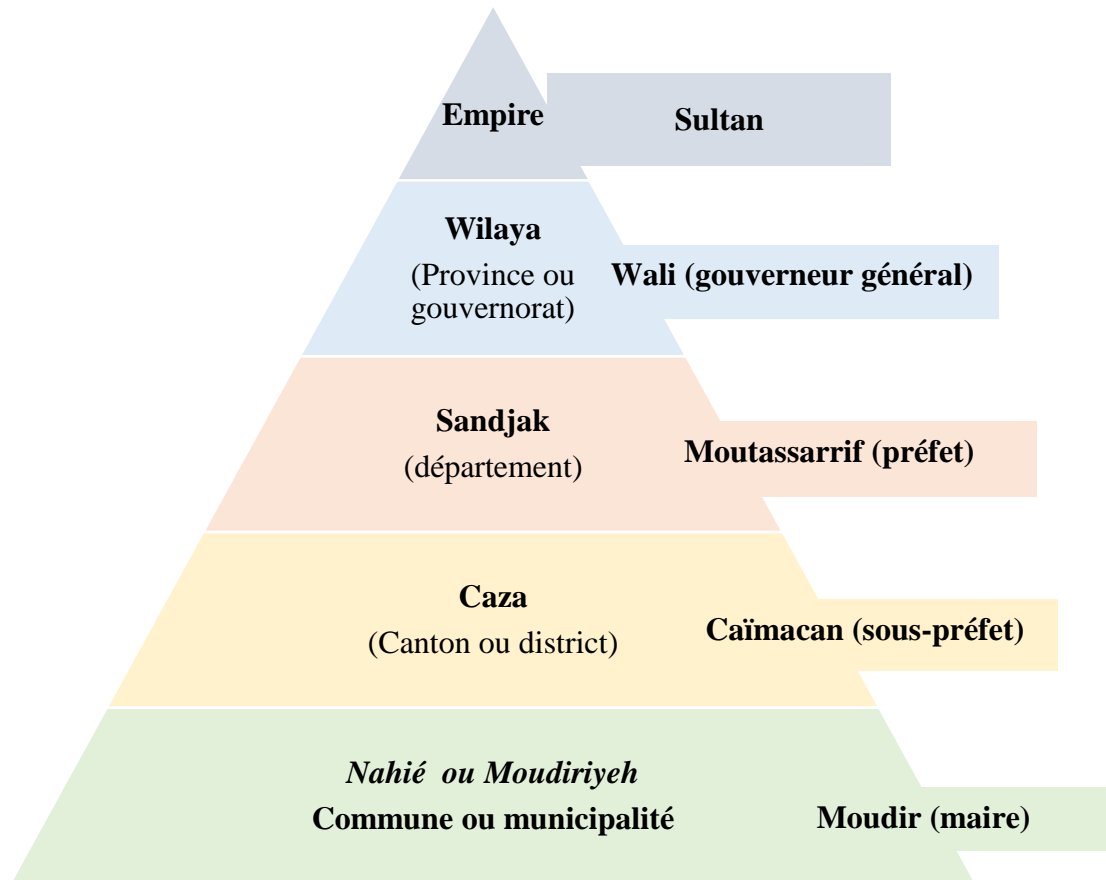
A partir de 1860, la gouvernance territoriale à Beyrouth, à l'époque des *Tanzimat*, fut la résultante de l'interaction des intérêts coloniaux étrangers et locaux. Cette coalition produisit sur la scène beyrouthine une multitude d'acteurs qui concoururent à la définition des politiques urbaines de la ville.

Les acteurs de la ville contribuèrent à institutionnaliser les nouvelles formes de gestion de la production de l'espace urbain (Ghorayeb, 2014). Ils se répartirent selon les divisions administratives suivantes : la *wilaya* (le governorat) administrée par un *wali* (le gouverneur général), le *sandjak* (département) administré par le *moutassarraf* (gouverneur ou préfet), la *caza* (canton ou district) dirigé par le *caïmacan* (sous-préfet) et la *nahié* moudiriyyeh (commune ou municipalité) administrée par le *moudir* (le maire) (Ghorayeb, 2014). La municipalité de Beyrouth

31 Les réformes furent introduites en 1839 puis approfondies en 1856

fut établie, au lendemain de la guerre de la montagne en 1860, et les conseils municipaux disposèrent d’un certain nombre d’attributions et de prérogatives administratives et fiscales (Hanssen, 2005; Ghorayeb, 2014).

Graphique 1 Diagramme des divisions administratives



Source : (Ghorayeb, 2014)

Les politiques urbaines de la ville Beyrouth furent définies, aussi bien, par le pouvoir impérial que par l’autorité locale (Hanssen, 2005). La création du pouvoir local bouleversa la gestion urbaine à Beyrouth ; la gouvernance de la ville releva du conseil municipal composé des notables et des intellectuels de Beyrouth (Hanssen, 2005; Ghorayeb, 2014). Les responsabilités du pouvoir local, l’institution la plus importante de la ville, s’articulèrent autour de la planification urbaine, le contrôle des marchés, la santé, la moralité publique et le bien-être social (Hanssen, 2005). Ces compétences assurèrent aux municipalités, le pouvoir d’intervenir dans la vie quotidienne, de révolutionner la gestion de la ville (*ibid.*) et d’assurer la participation de l’élite sociale. Avec le temps et surtout de nos jours, l’entrée de nouveaux acteurs sur la scène de la gouvernance ainsi que

la centralisation fragmenta celle-ci et fit perdre au conseil municipal une bonne partie de ses prérogatives.

En réalité, la troisième catégorie d'acteurs qui eut son influence sur la production de l'espace à Beyrouth fut l'élite sociale, composée des notables capitalistes et des intellectuels de la ville. Cette dernière influença la gestion de la ville et même les investissements de l'autorité impériale et des européens (*ibid.*). D'après Hanssen (2005), l'élite beyrouthine, très consciente de la géographie politique prévalant à l'époque, et notamment de la rivalité entre les britanniques et les français, se dota d'un arsenal de stratégies pour soutenir leurs intérêts privés et locaux. Dans ce sens, la construction de la connexion ferroviaire, reliant Beyrouth à l'arrière-pays fut déterminée par les intérêts capitalistes (*ibid.*). La construction de deux connexions reliant d'une part, Beyrouth à Damas et d'une autre part, celle-ci au Hauran fut approuvée par le conseil municipal alors que celui-ci s'opposa au développement du chemin de fer entre Damas et Haïfa puisque cette connexion ferroviaire risqua de détourner l'exportation de la production céréalière du Hauran de Beyrouth vers Haïfa (*ibid.*).

La quatrième catégorie d'intervenants en matière de production de l'espace à Beyrouth représente les sociétés concessionnaires et les banques³² (Ghorayeb, 2014). Le boom immobilier que connut la ville extra-muros conjugué à la disponibilité du financement attira une nouvelle catégorie d'acteurs : les spéculateurs qui commencèrent à laisser leur empreinte sur les quartiers de la ville.

2.3.2. Approche de planification : un cadre législatif participatif mais élitiste

Les pratiques discursives d'exclusion ou d'inclusion sociale furent au centre de la production de l'espace urbain à Beyrouth durant l'époque ottomane (Hanssen, 2005). En effet, à l'encontre de Sanaa, Bagdad ou au Mont-Liban, où l'autorité impériale imposa des formes de gouvernance rigides, Beyrouth, ainsi que les cités provinciales d'Anatolie et de *Bilad el Cham*, bénéficièrent, grâce aux réformes ou *Tanzimat* d'un statut plus démocratique et participatif, notamment vis-à-vis de l'élite sociale (*ibid.*). Révolutionnant les modes de production et de contrôle de l'espace urbain, les *Tanzimat* confèrent à l'Etat un rôle primordial dans ce processus (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). A travers les *Tanzimat*, l'autorité ottomane exerça un contrôle direct et organisa la ville par le haut (Tabet et *al.*, 2001). Par ailleurs, les *Tanzimat* introduisirent de nouvelles

32 Toutes deux aux capitaux étrangers

divisions administratives (Tabet et *al.*, 2001). Celles-ci affirmèrent une nouvelle armature urbaine définissant le rapport de force entre les villes (*ibid.*) et confirmant la place de Beyrouth dans le réseau de villes mondiales.

Les *Tanzimat* procurèrent, grâce à des moyens institutionnels, à l'élite urbaine, le privilège de prendre part à la gestion de la ville (Kassir, 2003; Davie M. , 1996). Dans cette optique, un cadre législatif et administratif, régissant les réformes, impliqua les acteurs locaux au projet ottoman d'édification de l'Etat et ce, à travers des politiques participatives symboliques, cérémoniales et sélectives (Hanssen, 2005; Raymond, 2009). Dès lors, les notables locaux, les commerçants ainsi que les intellectuels s'associèrent à l'autorité locale et centrale dans la définition d'une vision moderne de production et de gestion de l'espace de la ville (Hanssen, 2005).

2.3.3. Les outils et dispositifs de planification

Les réformes, conjuguées aux opportunités économiques, culturelles et politiques, favorisèrent l'émergence de nouvelles pratiques de l'espace (Hanssen, 2005; Raymond, 2009), requérant l'élaboration de nouveaux dispositifs de planification et une réforme au niveau de la gouvernance territoriale. Ainsi, pour répondre aux exigences du développement urbain, les réformes ou *Tanzimat* générèrent de nouveaux mécanismes qui gouvernèrent et orientèrent le développement urbain (Tabet et *al.*, 2001). Ces instruments furent un prélude à la genèse de la planification spatiale traditionnelle réglementant l'usage des sols dans la ville. Dans ce sens, la planification spatiale, à Beyrouth, à la fin de l'époque ottomane, fut avant-gardiste puisque le concept de planification de l'usage des sols vit le jour dans les années soixante du siècle passé.

La réglementation de l'usage des sols et l'orientation du développement urbain se fit moyennant des instruments et outils qui furent innovateurs à l'époque ; la construction de grandes infrastructures de transport, la politique foncière et l'assainissement et l'esthétique urbaine. Ces dispositifs, encore une fois, privilégièrent la ville de Beyrouth, renforcèrent son attractivité et sa fonction de domination sur à l'échelle aussi bien à l'échelle régionale et à l'échelle du grand territoire : *Bilad el Cham*.

A. Les grands projets d'infrastructure

Le développement spectaculaire de grands travaux d'infrastructure confirma essentiellement l'importance de la ville de Beyrouth durant la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). Au moment où Beyrouth devint une ville portuaire et un carrefour obligé entre l'arrière-pays et l'Europe, de grands travaux d'infrastructure vinrent certifier son rang dans la hiérarchie mondiale (Fawaz & Peillen, 2003). En réalité, outre l'extension du port, l'arrivée du tramway, la construction de la route Beyrouth-Damas et la mise en service d'une ligne de chemin de fer qui se prolonge jusqu'au Hauran, contribuèrent au bouleversement de l'espace de la ville tout en renforçant ses fonctions (Tabet et *al.*, 2001; Hanssen, 2005; Ghorayeb, 2014). Ces investissements massifs répondirent, non seulement, aux besoins de déplacement et de communication, mais aussi, et surtout aux intérêts économiques des commerçants locaux et des compagnies européennes (Hokayem, 1992). Ces grands projets furent réalisés à trois échelles : locale, régionale et provinciale.

A l'échelle provinciale de *Bilad el Cham*, la construction du chemin de fer eut pour but d'améliorer la mobilité et l'accessibilité de l'arrière-pays, bassin de matières premières, à l'exportation et ce, à travers le port de Beyrouth (Hanssen, 2005). A cet égard, le chemin de fer reliant Beyrouth et Damas, et plus tard, Damas au Hauran, fut construit et ce, malgré la topographie contraignante (Kassir, 2003; Hanssen, 2005).

A l'échelle régionale, des routes ont été construites pour relier la ville de Beyrouth à d'autres villes de *Bilad el Cham* (Kassir, 2003; Hanssen, 2005). Il s'agit de la route reliant Beyrouth à Saida, celle connectant Beyrouth à Tripoli et puis la route de Beyrouth Damas (Kassir, 2003; Hanssen, 2005). La route reliant Beyrouth à Saida, construite en 1910, assura d'une part, la connexion entre les villages de Furn el Chebbak, Sin el Fil et Chiyah et d'autre part, avec la place de la muraille As-Sour, se situant à la lisière de la ville, joua un rôle catalyseur dans le développement urbain de ces espaces (Hanssen, 2005).

A l'échelle locale, cinq lignes de tramway (Carte 4) structurèrent l'espace de la ville au début du vingtième siècle (Nammour, 2002; Hanssen, 2005). La première ligne connecta la forêt des pins à travers les quartiers de Bachoura et Ras el Nabeh en passant par l'hôpital militaire et Khan Fakhri Bey (Hanssen, 2005). La deuxième alla au niveau du phare ou Manara jusqu'au port (Hanssen, 2005). La troisième ceintura le centre-ville historique le long des ruines de l'ancienne muraille vers Furn el Chebbak (Hanssen, 2005). La quatrième ligne commença au niveau du petit Sérail tout en

longeant la vieille ville vers Bab Idris pour rejoindre la troisième ligne (Hanssen, 2005). La cinquième ligne passa par la place Al-Bourj à travers les quartiers chrétiens chics de Medawar et Rmeil jusqu'au fleuve de Beyrouth à l'est (Hanssen, 2005). A l'instar du port et des réseaux de transports internationaux et régionaux, le tramway assura, non seulement, la desserte de la ville, mais aussi, favorisa la croissance urbaine le long des cinq lignes (Carte 4).

B. Une nouvelle politique foncière

L'empire ottoman définit une nouvelle réglementation foncière et urbaine (Ghorayeb, 2014). Au droit religieux et coutumier qui gouvernait antérieurement le mode de gestion du sol et du bâti, se substitue progressivement une législation occidentalisation, particulièrement inspirée du modèle français (Tabet et *al.*, 2001 ; Ghorayeb, 2014).

Sur le plan foncier, des lois régissant la gestion de la propriété foncière et immobilière virent le jour (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). Ces dernières furent complétées par la création d'un organisme étatique : le cadastre. La réglementation de la propriété foncière s'articula autour de la privatisation du sol, de la généralisation de l'impôt en argent au lieu de l'impôt en nature, de la légalisation de l'hypothèque, de la saisie, de la cession et de l'acquisition des terres, de la distinction entre l'espace public et l'espace privé, mais aussi de l'introduction de la notion d'expropriation pour cause d'utilité publique (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). Il est à noter que la nouvelle réglementation, et notamment, la réforme au niveau du régime foncier ainsi que la déclaration d'utilité publique représentèrent les fondements du bouleversement du mode de production de l'espace beyrouthin (Tabet et *al.*, 2001).

C. L'assainissement et l'esthétique urbaine

Les réformes urbaines des *Tanzimat*, s'inscrivirent dans un souci d'hygiène publique, d'efficacité et d'esthétique (Ghorayeb, 2014). Elles offrirent à l'autorité centrale ottomane, le moyen d'exercer un contrôle plus direct sur le développement urbain en organisant la ville par le haut (Ghorayeb, 2014; Hanssen, 2005). Pour achever le processus de modernisation, à la veille de la première guerre mondiale, les nouveaux outils réglementaires permirent au gouverneur ottoman d'ordonner la destruction du centre-ville ancien et de procéder à des opérations d'expropriation (Tabet et *al.*, 2001).

3. Le Mandat français : de *Bilad el Cham* à la République Libanaise (1918 – 1943)

La victoire des alliés durant la première guerre mondiale mit un terme à près de quatre cents ans de colonisation ottomane dans la région (Davie M. , 2001). Les forces armées françaises prirent le pouvoir et instaurèrent une nouvelle forme de gouvernance coloniale dont Beyrouth fut le centre névralgique (Davie M.-F. , 1997; Davie M. , 2001; Ghorayeb, 2014).

Le pouvoir mandataire intervint dans une relative continuité avec la politique de modernisation ottomane (Tabet et *al.*, 2001; Verdeil, 2002, 2010) tout en adaptant la réglementation au nouveau contexte géopolitique et local (Tabet et *al.*, 2001). Ainsi, l'autorité française s'engagea dans un processus de modernisation déjà amorcé par les ottomans à travers les *Tanzimat* (Ghorayeb, 2014). La modernisation affecta, non seulement les institutions, mais aussi les structures économiques et culturelles (Ghorayeb, 2014) et ce, dans le but de faire valoir les intérêts économiques et politiques des français ainsi que leur influence culturelle (Davie M. , 1996).

La réforme institutionnelle, conjuguée à la réalisation de grands projets comme le développement des transports ferroviaires, la construction d'hôpitaux, de bâtiments administratifs et militaires ainsi que le renforcement des institutions académiques engendrèrent de grandes mutations dans la production de l'espace urbain (Ghorayeb, 2014). En outre, Beyrouth, à travers son port, renforça sa fonction de relais stratégique, non seulement entre le Levant et la France, mais aussi, entre cette dernière et l'Extrême-Orient (Davie M. , 2001). Par conséquent, une nouvelle configuration politique, sociale et économique s'imposa. Cette dernière permit à Beyrouth, comme durant l'époque ottomane, de se tailler une place importante dans l'armature régionale (Ghorayeb, 2014). La ville fit partie du réseau des villes prospères comme le Caire, Damas, Alep, Bagdad, Jérusalem et Haïfa (Ghorayeb, 2014).

La présente section montre comment la modernisation des structures, engagée par les français, inscrivit-elle la ville dans une nouvelle dynamique. Celle-ci est liée à l'accroissement des échanges internationaux, la création de nouvelles opportunités, l'attractivité de la ville de Beyrouth et par la suite à la croissance spatiale. Par ailleurs, la section évalue les dispositifs et le système de planification accompagnant le processus d'expansion urbaine.

3.1. Les centralités urbaines

Les intérêts stratégiques de la puissance mandataire, tant sur le plan politique, que sur le plan économique, favorisèrent la ville de Beyrouth. En réalité, la présence d'une élite locale³³, d'un cadre législatif et réglementaire moderne conjugués aux ambitions stratégiques de la France firent de la ville de Beyrouth le centre névralgique de l'autorité mandataire (Davie M.-F. , 1997; Verdeil, 2010).

Quoique Beyrouth conserva ses fonctions urbaines de l'époque ottomane, le bouleversement géopolitique local et régional ainsi que la conjoncture économique contribuèrent aussi bien à l'émergence de nouvelles centralités urbaines, qu'au renforcement ou à l'éclatement de certaines centralités traditionnelles déjà acquises durant l'époque ottomane (Davie M.-F. , 1997; Tabet *et al.*, 2001).

Le développement des centralités eut un effet, non seulement, sur l'attractivité de la ville et par la suite, sur son expansion urbaine, mais aussi, sur les choix de planification (Verdeil, 2010).

3.1.1. Centralité administrative et politique

Durant la période mandataire, plusieurs facteurs renforçèrent la fonction politique et administrative de la ville de Beyrouth. En effet, les pressions politiques et économiques furent derrière la stratégie coloniale à Beyrouth.

Des controverses politiques favorisèrent la constitution d'un état indépendant du reste de *Bilad el Cham* (Saliba, 1998; Verdeil, 2010). D'une part, la France fit face à la concurrence avec le Royaume Uni³⁴ à coloniser les villes de l'ex-empire ottoman conjuguée à la confrontation avec le nationalisme arabe (Verdeil, 2010). D'une autre part, la France profita de son alliance avec les minorités chrétiennes, notamment, les maronites pour lutter contre le nationalisme arabe et de faire de la ville de Beyrouth le siège de l'autorité mandataire (Verdeil, 2010).

Pour pallier les contraintes, éviter les conflits d'intérêts avec les britanniques et profiter des atouts politiques, l'autorité coloniale œuvra pour la création d'un nouvel espace politique. Beyrouth passa

³³ Notables et intellectuels.

³⁴ Avec l'effondrement de l'empire ottoman, une nouvelle géographie politique s'imposa au niveau de la wilaya de Beyrouth. Deux gouvernances coloniales française et britannique se partagent le territoire dans le souci de domination économique et politique (Davie, 1996).

du statut de la capitale d'une province littorale ou *wilaya* à celui de la capitale du Grand Liban³⁵, proclamé en 1920, puis à celui de la capitale de la République Libanaise³⁶ en 1926 (Saliba, 1998; Tabet et *al.*, 2001). Elle devint le siège du haut-commissaire et des services administratifs pour la Syrie et pour le Liban (Saliba, 1998; Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014).

Le renforcement de la centralité politique et administrative combiné au climat politique favorable renforça l'attractivité de la capitale et contribua à son expansion spatiale.

3.1.2. Centralité économique

L'analyse du secteur économique permet la lecture et l'analyse des dynamiques du développement urbain de la ville de Beyrouth. Durant l'époque mandataire, l'expansion spatiale de la ville de Beyrouth ainsi que les réponses de planification furent régies par les objectifs économiques de l'autorité mandataire française (Verdeil, 2010).

Les français héritèrent une ville développée autour de son port et entretenant des relations avec son arrière-pays. Toutefois, la ville de Beyrouth fit face à l'effondrement de l'industrie soyée artisanale et à une concurrence accrue avec la ville portuaire de Haïfa, en Palestine, qui se trouva sous tutelle britannique (Davie M. , 1996). Face à ces défis, une nouvelle géographie économique se dessina, faisant bénéficier, non seulement les libanais, mais aussi les français (Davie M. , 1996; Verdeil, 2010). Par ailleurs, l'économie beyrouthine ne repose plus, principalement, sur l'exportation de la production soyée et céréalière de l'arrière-pays, mais sur le secteur tertiaire : le commerce et les services (Ruppert, 1999; Davie M. , 1996).

La ville dut une bonne partie de son dynamisme économique à la présence d'entreprises commerciales et de sociétés de concessions françaises et internationales (Ruppert, 1999). Les transactions commerciales entre la France, Beyrouth et son arrière-pays transitèrent par le port de Beyrouth (Ruppert, 1999; Davie M. , 1996). La ville devint un point nodal du réseau économique français (Davie M. , 1996; Davie M.-F. , 1997). Elle ne tarda pas à développer les activités de services, déjà existantes, comme le secteur bancaire, les assurances, les transports et bien d'autres activités qui y sont liées (Davie M. , 1996; Saliba, 1998). Les prêts bancaires, à travers

35 Le Grand Liban fut officialisé par le Général Gouraud en 1920. Ce dernier proclama le Grand Liban comme un état indépendant sous mandat français. Il rassemblait le Mont-Liban, une partie de la Bekaa et le littoral

36 L'approbation de la constitution mit fin à l'Etat du grand Liban tout en établissant la République.

l'hypothèque, permirent le financement de grands investissements qui façonnèrent la ville (Verdeil, 2010).

Quoique la ville de Beyrouth connût des bouleversements économiques, cette dernière parvint à affirmer sa fonction économique. Elle développa son activité portuaire gravitant, principalement, autour du secteur tertiaire (Davie M. , 1996; Ruppert, 1999). En outre, la ville renforça sa vocation économique à travers le développement des réseaux routiers et les télécommunications (Saliba, 1998). Cette expansion économique contribua non seulement au développement du secteur privé, mais aussi, à augmenter les rentrées de la municipalité (Saliba, 1998).

La prospérité économique permit le développement du marché foncier et immobilier (Saliba, 1998) et laissa, par conséquent, son empreinte sur l'espace de la ville.

3.1.3. L'attractivité résidentielle et la croissance démographique

En 1926, la date de création de la République libanaise, la ville de Beyrouth comptait 150 000 habitants (Saliba, 1998)³⁷. Le recensement de 1932 afficha une croissance de la population beyrouthine ; cette dernière passa 179 370 personnes (Saliba R. , 1998)³⁸.

Les opportunités d'emplois à Beyrouth et les lois protectionnistes du Mandat conjugués à l'effondrement de l'industrie artisanale soyée dans la montagne et la crise économique mondiale de 1929 renforceront l'attractivité de Beyrouth (Davie M.-F. , 1997). Durant cette période, les flux migratoires furent à la fois internes et externes. D'une part, l'expansion économique exacerba l'exode rural vers la capitale (Davie M. , 1996; Saliba, 1998). D'une autre part, l'instabilité et la persécution des minorités dans certains pays voisins rendirent Beyrouth un refuge, notamment, pour les arméniens et les kurdes (Saliba, 1998).

La croissance démographique modela la géographie sociale à Beyrouth, tant au niveau de la configuration des quartiers, qu'au niveau des divisions spatiales, sociales, politiques et communautaires (Davie M. , 1996; Saliba, 1998).

37 Se basant sur les chiffres publiés par la Société des Nations.

38 Se basant sur les chiffres publiés par le rapport du recensement de 1932

Sur le plan social, l'époque mandataire se caractérisa par une mixité sociale et communautaire (Saliba, 1998). La classe moyenne³⁹ émergente qualifiée côtoya les notables de la ville qui virent leur pouvoir diminuer avec le renforcement des structures étatiques (Davie M. , 1996; Davie M.-F. , 1997; Saliba, 1998). Les chrétiens, les musulmans et les druzes se partagèrent l'espace beyrouthin (Saliba, 1998).

Les habitants de la ville, qu'ils soient originaires de Beyrouth, migrants ou réfugiés se répartirent l'espace tout en y annexant des quartiers périurbains comme Furn el Chebbak, Ain el Remmaneh, Chiyah, Bourj el Berajneh et la zone de la quarantaine (Saliba, 1998).

3.1.4. Les implications spatiales : bouleversements et premiers symptômes de fragmentation

La croissance démographique conjuguée au développement prospère des activités économiques tertiaires, engendrèrent une demande supplémentaire pour l'espace urbain. Par conséquent, cette dernière se traduisit par un boom immobilier et, par la suite, une mutation de la morphologie de la ville et une expansion spatiale. Comme à l'époque ottomane, ce phénomène se produisit selon un double processus, d'une part, remodelant et densifiant le tissu existant, et d'une autre part, dilatant la ville vers de nouveaux espaces.

La démolition d'une partie du centre-ville par les ottomans, à la veille de la Première Guerre Mondiale, fut complétée par les français (Saliba, 1998; Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). Ces derniers restructurèrent le noyau central en lui attribuant un nouveau caractère dans le but de renforcer son rôle de quartier d'affaires (Davie M. , 1996; Davie M.-F. , 1997; Saliba, 1998). Le tissu ancien spontané, de la ville intra-muros ainsi que celui du Port, furent remplacé par une nouvelle trame urbaine constituée d'un réseau routier radial convergeant vers la Place de l'Etoile (Davie M.-F., 1997 ; Tabet et *al.*, 2001) et reliant la ville à son arrière-pays. Ainsi, des quartiers d'affaires modernes remplacèrent des anciens souks spécialisés dont certains⁴⁰ migrèrent vers le souk Nouriyeh qui a survécu à cette opération de restructuration (Davie M. , 1996). Une certaine dichotomie prévalut au niveau du centre-ville : ce dernier fut composé de deux espaces fragmentés se tournant le dos. Le premier résista à l'opération de modernisation et conserva son caractère traditionnel alors que le deuxième fut occidentalisé en fonction des exigences des nouvelles

39 Constituée de membres des professions libérales, de bureaucrates, employés diplômés et petits commerçants.

40 Notamment, les souks des joaillers, des légumiers, des bouchers et des fromagers.

dynamiques de fonctionnement de l'espace beyrouthin (Davie M.-F. , 1997). L'opération de remodelage et l'introduction de nouvelles techniques de construction changèrent la silhouette de la ville : des bâtiments⁴¹ modernes élevés furent érigés (Davie M. , 1996).

Carte 5 Beyrouth en 1936



Source : Bureau topographique des troupes françaises du Liban

Au niveau de la périphérie, la croissance spatiale se traduit par une densification des quartiers existants, une expansion vers la périphérie avec une tendance de développement le long des grands axes de circulation. A ce niveau de la ville, les zones résidentielles doublèrent de surface et résorbèrent les discontinuités et les ruptures entre les quartiers (Saliba, 1998). A ce titre, les quartiers Ghabeh et Rmeileh, situés tous deux à l'Est du centre-ville, s'étendirent respectivement, vers Achrafieh et Saïfi (Davie M. , 1996; Saliba, 1998). Au Sud, Ras el Nabeh connut une expansion le long de la Route de Damas, alors que Mazraa se densifia et se dilata vers Moussaïtbeh (Davie M. , 1996; Saliba, 1998). A l'ouest, trois quartiers se fusionnèrent, Qantari, Ain el Mreisseh et Ras Beyrouth (Davie M. , 1996; Saliba, 1998). Une nouvelle typologie de bâtiments émergea : les bâtiments en béton, de deux à quatre étages⁴² (Davie M. , 1996; Saliba, 1998).

La croissance urbaine contribua à la densification des quartiers péricentraux préexistants comme Aïn el Mreisseh, Sanayeh-Qantari, Zokak el Blat, Bachoura et Gemmayzeh (Saliba, 1998). Le

41 Commerces au rez-de-chaussée et les étages accueillent des agences et sociétés

42 Contre un à deux étages durant l'époque ottomane

quartier mixte de Hamra qui dut son dynamisme à la présence de l'Université Américaine de Beyrouth, se densifia et se dilata vers Ras Beyrouth, le quartier résidentiel des salariés (Davie M.-F. , 1997).

Par ailleurs, l'introduction de nouvelles techniques de construction, comme le béton armé, permit la conquête de nouveaux espaces en pente (Davie M.-F. , 1997). Une périphérie résidentielle, accueillant de nouveaux migrants, se développa au niveau de Ras Beyrouth, Basta et Achrafieh (Saliba, 1998). Il est à ajouter que l'amélioration de la desserte de la ville permit une expansion linéaire le long de lignes de tramway et des grandes percées vers Tripoli, Saïda et Damas (Saliba, 1998).

Les choix d'installation de ces derniers dépendirent de plusieurs facteurs, notamment, la proximité aussi bien de la région d'origine que de Beyrouth et le prix du foncier (Davie M.-F. , 1997; Saliba, 1998). Quoique la croissance urbaine, durant l'époque ottomane, produisît des espaces péricentraux mixtes sur le plan confessionnel, elle engendra, néanmoins, durant la période du mandat, la création de banlieues homogènes, sur le plan confessionnel (Michael Davie, 1997 ; Saliba, 1998). Une première forme de division spatiale se manifesta au niveau des espaces périphériques qui se présentèrent sous la forme d'une juxtaposition de fragments (Saliba, 1998 ; Tabet et *al.*, 2001).

Les maronites de la montagne originaires du Chouf et d'Aley s'installèrent à Furn el Chebbak et Aïn el Remmaneh, à proximité aussi bien du tramway, desservant le centre-ville, le lieu de travail, que de leur lieu d'origine (Davie M.-F. , 1997; Saliba, 1998). D'autres migrants maronites, originaires de Kesrouan et du Liban nord s'installèrent à Dora, Jdeideh et Dekwaneh (Davie M.-F. , 1997) et entre Ghabeh et Rmeileh (Davie M. , 1996).

Quant aux arméniens, fuyant le génocide, débarquèrent à Beyrouth⁴³ et occupèrent les camps de recasement de la Quarantaine et la localité de Karm ez Zeitoun, à Beyrouth municipale, et le quartier de Bourj Hammoud en périphérie proche (Davie M.-F. , 1997). May Davie (1996) signale que certains arméniens s'installèrent autour du siège du patriarcat arménien catholique⁴⁴, se trouvant,

43 Les arméniens sont originaires d'Anatolie et des premiers contreforts du Taurus.

44 Le patriarcat arménien catholique s'est installé à Antelias avant le génocide, surtout que le Liban était un lieu de passage pour les pèlerins arméniens vers Jérusalem. De plus, avec le développement du port, des commerçants arméniens se sont installés à Beyrouth, notamment à Zokak el Blat et ont construit l'église Saint-Nichan.

dans la banlieue Est de Beyrouth, à Antélias, au niveau de l'axe de circulation connectant d'une part, le nord au sud (Jérusalem), et d'une autre part, le nord à Beyrouth.

Les migrants syriaques et assyriens, une population démunis, s'installèrent dans des quartiers à L'Est de la ville à Hay el Syrian⁴⁵, Karm ez Zeitoun, formant une ceinture de misère à Beyrouth (Davie, 1996).

Les sunnites se concentrèrent, non seulement, au niveau des quartiers, situés à l'Ouest de la route de Damas, mais aussi, au niveau des quartiers de Basta el Fawqa, Mazraa, la prison des Sables (Davie M.-F. , 1997).

Les chiïtes, originaires de la Békaa et de Jabal Amel au Sud, des régions récemment annexées à la République, conquièrent la périphérie de Chiyah, Bourj el Brajneh et Mreïjeh dans la banlieue sud (Davie M.-F. , 1997; Saliba, 1998). Ces anciennes localités rurales devinrent des agglomérations importantes (Davie M. , 1996).

3.2. Les réponses de planification durant le mandat français

Quelles sont les spécificités des réponses de planification durant l'époque mandataire ?

L'autorité mandataire eut à composer, au Liban, et notamment, à Beyrouth, avec un héritage ottoman en matière de planification (Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014). Ce legs, devant son origine à la politique de modernisation et d'occidentalisation entamée par les ottomans, s'imposa dans l'agenda des planificateurs français (Tabet et *al.*, 2001; Verdeil, , 2010; Ghorayeb, 2014). En réalité, les ottomans cédèrent aux français, d'une part, un cadre réglementaire et législatif foncier et urbain, et, d'autre part, une ville dont le noyau central fut démoli et dont le réaménagement fut inachevé (Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014). Par ailleurs, avec le mandat français, une nouvelle gouvernance se mit en place (Ghorayeb, 2014). Beyrouth, comme tous les espaces coloniaux, devint, pour les urbanistes français, un terrain d'expérimentation en matière d'aménagement urbain (Verdeil, 2010). En dépit des aspirations françaises, la politique de planification mandataire constitua une assise pour la planification actuelle au Liban et, notamment, à Beyrouth.

⁴⁵ Le quartier des assyriens.

Cette section évalue les réponses de planification durant la période du mandat français. Elle présente les réformes réglementaires, complétant celles déjà entamées par leurs prédécesseurs, la gouvernance, les acteurs de la production de l'espace et les pratiques de planification.

3.2.1. Les réformes réglementaires

Les français intervinrent dans une relative continuité avec le projet de modernisation entamé par les ottomans (Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014). Dans ce sens, le pouvoir mandataire accéléra le processus de modernisation et d'occidentalisation, déjà amorcé par leurs prédécesseurs, à travers les *Tanzimat* (Tabet et al., 2001; Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014).

La réforme eut pour but de répondre surtout, aux intérêts économiques et aux contraintes géopolitiques stratégiques de l'autorité française, puis aux exigences territoriales (Tabet et al., 2001; Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014). A partir de 1926, les réformes réglementaires⁴⁶ de l'autorité mandataire permirent l'institution d'un nouveau régime foncier visant cinq domaines : le cadastre, le statut des *waqfs*⁴⁷, l'expropriation, la taxe sur les propriétés bâties et les permis de construire (Verdeil, 2010).

Les réformes cadastrales cibèrent la redéfinition des statuts de la propriété foncière et d'un nouveau cadastre (Ghorayeb, 2014). Ceci permit de clarifier la notion du domaine public, de définir l'impôt sur les propriétés foncières bâties et d'instituer l'hypothèque comme garantie pour les prêts bancaires (Verdeil, 2010). Ce qui annonça les prémices d'une financiarisation du foncier et de l'immobilier

Quant aux propriétés foncières et immobilières *waqfs*, gérées par les institutions religieuses, elles firent l'objet d'une réforme. Celle-ci les rapprocha de la propriété privée ; toutefois, le caractère communautaire des *waqfs* fut une contrainte à la réforme (Ghorayeb, 2000).

Dispositif introduit par les ottomans, la notion d'expropriation évolua, en 1932, pour englober la déclaration d'utilité publique pour des raisons d'hygiène (Verdeil, 2010).

46 Au Liban et en Syrie

47 Les biens de main morte principalement administrés par des fondations pieuses

3.2.2. Nouvelle gouvernance territoriale centralisée : Beyrouth vitrine coloniale moderne

Avec l'instauration du mandat français au Levant, la question principale interpellant les intervenants et les acteurs territoriaux fut la modernisation de Beyrouth pour devenir vitrine de la présence française (Ghorayeb, 2014). En revanche, la nouvelle gouvernance territoriale privilégia la tutelle française représentée par le Haut-Commissariat (Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014). Par conséquent, la centralisation administrative diminua les prérogatives de la municipalité de Beyrouth au profit de l'autorité mandataire (Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014).

A cette fin, deux administrations furent créées en 1921 : la Régie du Cadastre et les Services des travaux publics. Le cadastre assura l'enregistrement des propriétés et son service de topographie prépara les plans d'aménagement des villes aussi bien en Syrie qu'au Liban (Ghorayeb, 2000). Quant aux services des travaux publics, ils intervinrent au niveau des questions liées à l'aménagement urbain, à l'hygiène, aux tramways et à l'électricité et ce, à travers des bureaux spécialisés remettant en question l'autonomie des autorités municipales (Ghorayeb, 2000).

3.2.3. Les acteurs de la ville

L'engagement de la ville de Beyrouth dans une nouvelle phase de modernité donna lieu à l'engagement de nouveaux acteurs de la planification (Ghorayeb, 2014). Ces derniers contribuèrent à l'institutionnalisation et la rationalisation de nouvelles formes de production et de gestion de l'espace urbain (Ghorayeb, 2014).

A. Les spécialistes de la ville

La mission de planification et de fabrique de la ville fut confiée à des spécialistes en aménagement urbain, comme les Frères Danger et Michel Ecochard (Ghorayeb, 2014) dont les projets seront présentés au niveau des parties A et B de la section 3.4.4.

Devenant les décideurs en matière d'aménagement urbain, les principaux professionnels de la ville furent les ingénieurs et les architectes (Ghorayeb, 1998; 2014). Les tâches de ces derniers s'articulèrent autour de l'orientation du développement urbain, la modernisation, l'assainissement, et la réalisation de grands travaux (Ghorayeb, 1998; 2014). Outre le pouvoir décisionnel, les spécialistes de la ville furent aussi chargés du contrôle de la municipalité (Ghorayeb, 1998; 2014).

B. La municipalité et les administrations publiques

La municipalité et ses services publics constituèrent des instruments institutionnels (Ghorayeb, 2014) pour élaborer et mettre en pratique les politiques de planification. La centralisation administrative diminua les prérogatives de la municipalité de Beyrouth et son autonomie dans la prise de décision, et ce, au profit de la tutelle française (Verdeil, 2010). A cet égard, de nouvelles administrations spécialisées, dirigées par des français, furent établies en 1921 : la régie du cadastre et les services des travaux publics (Verdeil, 2010). Ce qui réduisit les tâches de la municipalité à de petits travaux d'aménagement, d'alignement, de rectification des voies existantes et de délivrance du permis de construire (Ghorayeb, 2014).

Il est à noter que la croissance spatiale de la ville de Beyrouth au-delà de ses limites administratives rendit difficile la gouvernance de ce territoire. En dépit de l'apparition de nouveaux conseils municipaux en dehors de la ville de Beyrouth, la gouvernance se trouva fragmentée. Par ailleurs, la concentration des efforts sur Beyrouth marginalisa les autres espaces et renforça les disparités et les déséquilibres territoriaux.

C. Les sociétés concessionnaires et les banques

Les sociétés concessionnaires contribuèrent directement à la production de l'espace urbain à Beyrouth. Les projets, comme l'électricité, l'éclairage, le port, les tramways, l'eau, le chemin de fer, les déchets furent confiés et réalisés à des sociétés concessionnaires françaises (Verdeil, 2010). Les banques contribuèrent indirectement à la fabrique de la ville, à travers le financement de la création de l'espace urbain et des grands équipements (Ghorayeb, 2014).

3.3. Les outils de planification durant l'époque du mandat

Pour accompagner et contrôler la croissance urbaine transformant la physionomie de Beyrouth (Ghorayeb, 2014), les autorités mandataires élaborèrent de nouveaux dispositifs de planification mais qui ne furent jamais mis en application (Saliba, 1998; Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014).

Durant cette époque, des efforts sérieux furent déployés pour préparer un schéma directeur pour la ville de Beyrouth qui devint la capitale de la République Libanaise (Salam, 1998). Le premier plan pour la ville de Beyrouth fut préparé par les Frères Danger en 1932 alors que le second fut élaboré par Michel Ecochard entre 1942 et 1944.

En revanche, la crise de 1930 et les contraintes budgétaires coupèrent les subventions en provenance de la France (Ghorayeb, 2000). La contrainte budgétaire se refléta largement sur les réformes structurelles dans le domaine foncier (Verdeil, 2010). La mission de modernisation de l'autorité mandataire, déjà entamée par les ottomans, se réduisit à quelques aménagements comme celui de la Place de l'Etoile au Centre-ville (Verdeil, 2010).

3.3.1. Le Plan Danger 1932

Le plan Danger ou le Plan d'Aménagement et d'Extension et d'embellissement de La ville (PAEE) introduisit une série de réformes dans le mode de production de l'espace : le foncier, l'établissement du cadastre dans les grandes villes, l'extension de la notion d'expropriation, l'institution de l'obligation du permis de construire, des réformes au niveau de la municipalité (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014).

L'élaboration de ce plan, confié aux frères Danger (Saiba, 1998; Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014) se base sur l'analyse de la géographie, la démographie, l'histoire et les fonctions économiques et administratives (Ghorayeb, 2014). L'aménagement proposé se fonda sur trois principes : l'embellissement, la circulation et le zonage (Saiba, 1998; Tabet et *al.*, 2001).

Sur le plan de la circulation, le plan privilégia le dégagement du port et de la Place des Martyrs, les liaisons est-ouest et la création d'une route périphérique contournant le centre (Saiba, 1998; Tabet et *al.*, 2001). Quant à la connexion régionale, le plan proposa trois axes majeurs reliant Beyrouth à Damas, Tripoli et Saïda (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014).

Sur le plan de l'organisation spatiale et l'embellissement, le plan localisa les équipements urbains (parcs, transports, réseaux d'égouts, les ordures) (Salam, 1998). Il prévoit la création d'une zone industrielle et trois nouveaux quartiers résidentiels et une cité-jardin pour les travailleurs, située à proximité de zone industrielle, une jetée promenade ainsi que des lotissements destinés à la classe favorisée et à la classe moyenne (Saliba, 1998; Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). En outre, le plan recommanda, pour la première fois de l'histoire urbaine de Beyrouth, que les franges urbaines de Beyrouth ou les faubourgs soient considérés comme des villages indépendants de la ville (Salam, 1998). Cependant, le plan Danger de 1932, ne fut jamais appliqué.

3.3.2. Le Plan Ecochard (1943)

Le plan Ecochard se distingua du Plan Danger par son insistance sur le rôle du pouvoir centralisateur à l'échelle de la nation (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). Ecochard considéra que la planification de Beyrouth devrait dépasser ses limites administratives ; le périmètre d'étude couvrit la zone allant de Nahr-el-Mott, au nord, jusqu'à Ouzai au sud. (Salam, 1998; Verdeil, 2010).

Se fixant pour objectif la décongestion de la ville de Beyrouth (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014), il proposa une réorganisation des voies de circulation en trois catégories (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). La première catégorie fut celle des voies d'évitement qui permettent d'établir une liaison entre le nord et le sud du pays en passant par les collines est de la capitale (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). La deuxième concerna les voies latérales qui assurèrent les liaisons entre les quartiers Est et Ouest de la ville, notamment entre Achrafieh et Ras Beyrouth (Salam, 1998 ; Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). La troisième catégorie considéra les voies d'arrivée qui constituent les pénétrantes permettant de rejoindre le port et le centre-ville (Salam, 1998 ; Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). A cette fin, il prévoit d'une part, des percées rectilignes convergeant vers le centre-ville et le port et d'une autre part, des boulevards périphériques, comme celui connectant l'avenue de l'indépendance et la corniche Mazraa ainsi qu'une large route de dégagement vers la « ville nouvelle » projetée au sud-ouest de la ville (Salam, 1998; Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014).

Par ailleurs, le plan suggéra le regroupement des bâtiments publics au sein d'un quartier aménagé à proximité de la place de l'étoile (Tabet et *al.*, 2001; Ghorayeb, 2014). De même, ce projet impliqua la relocalisation de l'aéroport de Bir Hassan vers Khaldeh au Sud de la capitale (Salam, 1998; Tabet et *al.*, 2001; Verdeil, 2010; Ghorayeb, 2014). Finalement, le plan envisagea une nouvelle ville sur les étendues vierges d'Ouzai et de Bourj el Berajneh dans la périphérie sud-ouest (Tabet et *al.*, 2001)

Le plan Ecochard ne fut jamais approuvé quoique les concepts de base fussent préservés et introduits dans d'autres plans.

4. Conclusion

Cette analyse de la littérature sur la transformation urbaine de la ville de Beyrouth et les pratiques de planification montre que la ville s'inscrit dans un processus de métropolisation depuis la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. Toutefois, en dépit des efforts de modernisation déployés par la gouvernance territoriale, les pratiques de planification, se réduisant à des réformes réglementaires, furent décalées par rapport à la vitesse de croissance de la ville.

Chapitre 4 Méthodologie de la recherche

Dans la vie scientifique, les problèmes ne se posent pas d'eux-mêmes. C'est précisément ce sens du problème qui donne la marque du véritable esprit scientifique. Pour un scientifique, toute connaissance est une réponse à une question. S'il n'y a pas eu de question, il ne peut y avoir de connaissance scientifique. Rien ne va de soi, rien n'est donné. Tout est construit.

(Bachelard, 1938, p. 16)

Le deuxième chapitre développe un cadre théorique et ce, dans une perspective critique de la littérature sur la métropolisation et la planification. Il se concentre sur les défis théoriques, dans l'objectif d'interpréter et de comprendre la logique de la pratique. Le chapitre 3 retrace, à travers la littérature existante, l'histoire de la croissance urbaine à Beyrouth et des réponses de planification qui l'ont accompagnée. Ce chapitre s'intéresse aux défis méthodologiques de la recherche. Il présente les principales considérations méthodologiques tout en détaillant la conduite, le développement, les outils et les procédures de la thèse.

La recherche s'intéresse à analyser, spécifiquement, l'évolution des pratiques de planification spatiale pour accompagner le processus de métropolisation. Par conséquent, la thèse évalue la possibilité de pallier l'inefficacité de la planification territoriale. En particulier, elle fait le bilan de la performance du système de planification dans l'accompagnement de la croissance urbaine qui se concentre principalement au niveau des agglomérations urbaines et, notamment, au niveau de l'aire centrale de Beyrouth. La recherche met l'accent sur les conséquences négatives de l'inefficacité des politiques de planification spatiale stratégique conjuguée à la croissance urbaine. Par ailleurs, elle identifie la relation causale entre les mutations urbaines et les dispositifs de planification générant une congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et un déséquilibre territorial. Face à ces dysfonctionnements territoriaux, la thèse se fixe deux objectifs : la décongestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et le rétablissement de l'équilibre territorial. Pour ce faire, la thèse identifie la possibilité de trouver une réponse à la question de recherche principale :

Quel type et quelle échelle de planification spatiale mettre en place pour décongestionner l'agglomération urbaine de Beyrouth et rétablir l'équilibre territorial ?

Les informations fournies par le cadre théorique et la revue des études de planification permettent d'identifier le plan et la méthodologie de recherche à travers lesquels les objectifs peuvent être atteints. Le but de la recherche ne se réduit pas à tester l'écart entre la théorie et les pratiques de planification spatiale pour accompagner l'expansion spatiale. En réalité, l'approche critique analyse les théories et les pratiques de planification spatiale contemporaine tout en prenant comme point de départ la recherche empirique : la métropolisation et les pratiques de planification spatiale. Dans un contexte marqué par des mutations spatiales, le but est de développer une perspective plus éclairée sur la nature des changements en matière de planification spatiale aussi bien au niveau de la pratique que de la théorie. De ce fait, la conception de l'étude de cas combine aussi bien les aspects de l'approche de vérification de la théorie que celle de la construction d'une théorie fondée sur une étude empirique.

Le chapitre est structuré en cinq sections. La première section définit le modèle et l'approche de la recherche. La deuxième section montre les étapes de la recherche. La troisième identifie le plan et la stratégie de recherche. Celle-ci constitue la ligne d'attaque pour résoudre les problèmes de recherche (Creswell & Plano, 2011; Robson, 2011). La quatrième section examine les méthodes de recherche et d'analyse utilisées dans la conduite de l'étude de cas. La cinquième conclut le chapitre.

1. Le modèle philosophique et l'approche de la recherche

Pour choisir le modèle philosophique, il est utile de passer en revue les hypothèses philosophiques de la recherche sur le plan ontologique (réalité) et épistémologique (connaissance).

1.1.L'ontologie

La détermination de la position ontologique s'articule autour de la question suivante : quel est la réalité dont dispose la recherche (Hay, 2002) ? Pour y répondre, il s'agit d'interroger la nature des objets qui existent ou peuvent exister, le moyen de les associer ou les subdiviser selon les relations et les variations, et la nature de la réalité sociale et politique examinée ? (Grix, 2001).

Sur le plan ontologique, les objets (réalité) qu'examine la thèse comporte deux volets : le rythme de la croissance spatiale incontrôlée de l'aire centrale de Beyrouth et les pratiques de planification spatiale. La thèse étudie comment le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses

de planification a conduit d'une part, à la congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et, d'autre part, au déséquilibre territorial. Il s'agit donc de mieux comprendre la corrélation entre l'expansion urbaine et les pratiques de planification spatiale. Pour ce faire, les questionnements suivants guident la recherche.

A quel rythme s'est produite l'expansion urbaine au Liban et notamment à Beyrouth ?

Quelles sont les approches de planification spatiale à l'œuvre pour maîtriser la métropolisation ?

Quels sont les principes d'organisation du système de planification ?

Quelles sont les raisons du décalage entre les deux processus ? Quelles en sont les conséquences ?

Ainsi, la thèse remet en cause une réalité existante ; les pratiques de planification qui accompagnent le processus de métropolisation. Par ailleurs, la thèse cherche à développer ses connaissances sur les pratiques de planification. Celles-ci ont pour but de proposer des réformes au niveau du systèmes et des pratiques de planification pouvant rétablir l'équilibre territorial et décongestionner l'aire métropolitaine de Beyrouth. Par conséquent, il s'agit d'approfondir une réalité imparfaite, de comprendre la complexité de la situation réelle, la remettre en question tout en suggérant des solutions pouvant pallier aux contraintes de l'inefficacité de la planification. Ainsi, la réclamation ontologique correspond au réalisme critique.

1.2. L'épistémologie

L'épistémologie fournit une assise philosophique pour identifier les types de connaissance ainsi que leur pertinence et leur légitimité. Deux interrogations caractérisent l'épistémologie. Que connaît déjà le chercheur ? Comment développer les connaissances (Hay, 2002) ?

La thèse explore la possibilité de proposer des solutions en vue de résorber l'écart entre le processus de métropolisation et les réponses de planification et d'atténuer les conséquences des dysfonctionnements. Pour développer les connaissances, quatre interrogations émergent.

Comment se sont produits la croissance urbaine et le processus de métropolisation ?

Comment s'organisent les pratiques et le système de planification ?

Comment se manifestent les dysfonctionnements territoriaux

Comment pallier les dysfonctionnements et proposer des solutions envisageables ?

L'acquisition de la connaissance se fait à partir d'une enquête par questionnaire, des analyses cartographiques, des références bibliographiques sur les deux processus étudiés : la métropolisation et la planification. Cette étude empirique permet d'explorer la possibilité de remédier aux problèmes d'une part, de la congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et d'une autre part, du déséquilibre territorial. La thèse cherche à améliorer la connaissance sur deux variables fortement corrélées : le processus de métropolisation et les pratiques de planification. A cet égard, le modèle de recherche adopté correspond à celui du réalisme critique.

1.3. Les méthodes de recherche

La thèse adopte une approche méthodologique mixte combinant les méthodes de recherche quantitatives et qualitatives (Creswell, 2009). Dans le cadre de l'étude de cas, ces méthodes sont primordiales pour l'analyse du processus de métropolisation, des pratiques de planification et des dysfonctionnements.

1.3.1. Les méthodes de recherche quantitatives

Les méthodes quantitatives sont appropriées pour l'analyse des dynamiques de développement spatial. A cette fin, la thèse emploie des méthodes de recherche quantitatives dans le but d'examiner et d'interpréter les modèles et les tendances de développement spatial à travers le temps. Les méthodes quantitatives sont utilisées dans le cadre de l'étude empirique sur la mobilité des résidents au Liban et les lieux d'emplois ainsi que des analyses cartographiques.

1.3.2. Les méthodes de recherche qualitatives

Dans le cadre de la thèse, les méthodes de recherche qualitatives sont utilisées pour acquérir des connaissances sur les processus socio-spatiaux et institutionnels qui sous-tendent les processus de métropolisation et de planification spatiale. La collecte de données, dans le cadre d'une approche qualitative, se base sur des entretiens, des observations et des analyses de documents.

2. Les étapes de la recherche : boucle Abduction/Déduction/Induction (ADI)

Après avoir identifié le courant philosophique, il est important d'explorer le plan de la recherche. La thèse suit le modèle de recherche du réalisme critique requérant l'adoption de la boucle Abduction/Déduction/Induction (ADI). Celle-ci constitue une trame générale dans laquelle le raisonnement abductif joue un rôle central.

L'abduction identifie les causes plausibles d'une problématique de recherche et formule des hypothèses.

La déduction développe davantage le volet conceptuel pour faciliter le passage de l'hypothèse vers le monde empirique. Cette étape s'attache principalement à tester les hypothèses et expliquer la relation causale entre les différentes variables ; elle facilite le passage de la théorie à l'étude empirique tout en validant ou réfutant les hypothèses formulées dans le but de répondre à la question de recherche principale.

L'induction permet d'établir des règles générales. Elle se concentre sur une comparaison des données empiriques dans le but d'élaborer des conjectures.

2.1.L'abduction

Au niveau de cette étape, il s'agit de définir des conjectures sur les deux processus qui causent les deux types de dysfonctionnements étudiés dans le cadre de la thèse. Ces hypothèses sont formulées en concordance avec la question de recherche principale.

Le déséquilibre territorial ainsi que la congestion métropolitaine sont induits par l'inefficience des réponses de planification spatiale actuelles dans l'accompagnement et le contrôle du processus de métropolisation. Ceci conduit à la remise en question des pratiques et du système de planification au Liban. De ce fait, la recherche avance deux hypothèses.

D'un côté, face l'expansion urbaine conjuguée à la mondialisation, les pratiques de planification traditionnelles sont obsolètes et défailtantes. A ce niveau, c'est le type de planification qui est remis en question. Par conséquent, la recherche remet en cause le type de planification spatiale et formule la première hypothèse.

Hypothèse 1. La planification spatiale stratégique collaborative est un outil de développement territorial équilibré et de décongestion de l'agglomération urbaine de Beyrouth.

Par ailleurs, la métropolisation se manifeste par un passage de l'échelle de la ville à l'échelle métropolitaine. En effet, les recompositions spatiales entraînent un changement d'échelle qui juxtapose à la métropole de nouveaux territoires municipaux. De ce fait, la première hypothèse devrait être complétée par une deuxième questionnant l'échelle de la planification.

Hypothèse 2 : La planification territoriale devrait passer de l'échelle locale de la ville à l'échelle métropolitaine s'inscrivant dans le cadre d'une stratégie nationale de planification territoriale se déclinant à toutes les échelles

2.2. La déduction

Dans le cadre de la thèse, cette section de la recherche devrait valider ou réfuter les deux hypothèses citées ci-dessus. Pour analyser et comprendre les deux dysfonctionnements territoriaux, il est nécessaire d'explorer, à travers le développement d'un cadre conceptuel et d'une étude de cas, la relation causale entre deux variables explicatives : la métropolisation et les pratiques de métropolisation. Par la suite, conclure sur les conséquences du décalage entre les deux processus et de comprendre la cause de ce décalage pour pouvoir proposer des solutions.

2.3. L'induction

Il s'agit d'examiner les mécanismes qui ont conduit aux problèmes observés : le déséquilibre territorial et la congestion de l'agglomération de Beyrouth. L'induction permettra d'établir le lien, d'une part, entre la métropolisation et la planification spatiale et d'autre part entre ces deux processus et les dysfonctionnements : le déséquilibre territorial et la congestion. Au niveau de cette étape, la recherche soulève quatre questions se rapportant à l'objectif principal de la thèse.

Objectif 1 : Quelles sont les dynamiques de métropolisation à Beyrouth ?

Pour répondre à cette interrogation, il s'agit de faire le point sur les dynamiques urbaines au Liban, et notamment, le processus de métropolisation à Beyrouth. Pour répondre à cette question et contribuer à la compréhension de la problématique complexe, la recherche décompose l'objectif 1 en trois sous-thèmes articulés chacune autour de sous-objectifs découlant du premier objectif.

Sous-thème 1.1 : Les dynamiques de recompositions spatiales du système urbain libanais

Ce sous-thème analyse les recompositions spatiales au Liban, entre 1964 et 2016, tout en mettant l'accent sur l'évolution de la structure hiérarchique plaçant Beyrouth au sommet de celle-ci. Le développement de ce sous-thème s'organise autour de sous-objectifs, formulés sous forme de questions.

Sous-objectif 1.1.1 : Comment a évolué le système urbain libanais entre 1964 et 2016 ?

Sous-objectif 1.1.2 : Quelles sont les dynamiques de recompositions spatiales de l'aire centrale de Beyrouth et des agglomérations urbaines principales ?

Deux outils déterminent l'ampleur des évolutions spatiales : la surface des agglomérations délimitées et la surface de l'urbanisation. Les critères de délimitation sont présentés au niveau de la section 4.1.1.

Sous-thème 1.2 : Les dynamiques sociodémographiques du système urbain entre 1998 et 2016

Se basant sur les résultats obtenus dans l'étude du premier sous-thème, le second sous-thème éclaire les dynamiques et les recompositions sociodémographiques du système urbain entre 1998 et 2016 tout en mettant en lueur l'attractivité résidentielle de Beyrouth. Comme pour les dynamiques spatiales, cette analyse s'organise autour de sous-objectifs, formulés sous forme de questions.

Sous-objectif 1.2.1 : Quelles sont les dynamiques de concentration de la population résidente ?

Sous-objectif 1.2.2 : Comment se sont produites les recompositions résidentielles ?

Sous-objectif 1.2.3 : Quelles sont les critères de délimitation de la métropole ? Où s'arrête-t-elle ?

Sous-thème 1.3 : Les dynamiques économiques et le rayonnement national et régional de Beyrouth

Le troisième sous-thème dresse un bilan des dynamiques économiques qui sont à l'origine de la mobilité et de l'attractivité résidentielle de l'aire métropolitaine de Beyrouth. Là aussi, l'analyse s'articule autour de sous-objectifs développés sous forme de questions.

Sous-objectif 1.3.1 : Comment se distribue l'emploi au Liban ?

Sous-objectif 1.3.3 : Comment a évolué la structure de l'économie libanaise ?

Sous-objectif 1.3.3 : Comment se distribuent les fonctions économiques supérieures ?

Objectif 2 : Dans quelle mesure les réponses de planification sont efficaces ?

La recherche explore les réponses de planification au Liban dans une perspective critique. Pour ce faire, la thèse interroge les approches de planification, les échelles, le jeu d'acteurs et la gouvernance.

Sous-thème 2.1. Comment s'organisent les pratiques de planification au Liban ?

Ce sous-thème évalue les pratiques de planification dans le but d'identifier les causes de leur inefficacité à accompagner le processus de métropolisation. La structure de l'analyse s'articule autour de sous-objectifs formulés sous forme de questions.

Sous-objectif 2.1.1 : Quelles sont les approches de planification adoptées ? Quels sont les outils à l'œuvre ?

Sous-objectif 2.1.2 : Quelles sont les échelles de planification spatiale au Liban ?

Sous-objectif 2.1.3 : Qui sont les acteurs de planification au Liban ? Comment s'organise le jeu d'acteurs ? Quelles sont les prérogatives de chacun des acteurs de la planification ?

Sous-thème 2.2. Quels sont les enjeux de la planification au Liban ?

Ce sous-thème identifie les enjeux de la planification comme l'incertitude, l'écart entre la théorie, la politique et la pratique et les enjeux de la gouvernance.

Sous-objectif 2.2.1 : Quels sont les enjeux de la planification au Liban ?

Sous-objectif 2.2.2 : Quels sont les défis de la gouvernance ?

Sous-objectif 2.2.3 : Quelles mesures sont à prendre pour pallier les problèmes de la faiblesse de la gouvernance ?

Sous-thème 2.3. Quels sont les enjeux de la métropolisation ? Comment se matérialisent-ils ?

Le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification exacerbe les enjeux de la métropolisation. Ceux-ci se manifestent par un étalement urbain et un accroissement de la mobilité, de fragmentation et des ségrégations, un changement dans les pratiques de l'espace.

Objectif 3 : Quelles sont les conséquences d'un processus de métropolisation inefficacement planifiée ?

Le processus de métropolisation, non accompagné de dispositifs de planification appropriés, conduit à des dysfonctionnements et de défis, aussi bien, à l'échelle métropolitaine, qu'à l'échelle du grand territoire.

Sous-objectif 3.1. Comment se matérialise la congestion ?

Sous-objectif 3.2. Comment se manifeste le déséquilibre territorial ?

Objectif 4 : Comment est-il possible de rétablir l'équilibre territorial et décongestionner Beyrouth ?

Pallier les dysfonctionnements découlant du décalage entre la métropolisation et la planification consiste à calibrer les deux processus. Pour ce faire, il faudrait passer par une réforme du système et des pratiques de planification au Liban.

Sous-objectif 4.1. Quel type et quelle échelle de planification spatiale mettre en place pour décongestionner Beyrouth et rétablir l'équilibre territorial ?

Sous-objectif 4.2. Quelles réformes apporter à la gouvernance ?

3. Le plan et la stratégie de la recherche

La thèse analyse, dans une perspective critique, l'évolution et l'efficacité des pratiques de planification en réponse au processus de métropolisation. Compte-tenu des dysfonctionnements territoriaux, la recherche remet en cause le système de planification tout en repensant le type et l'échelle de planification spatiale. Elle se fixe deux objectifs : la décongestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et le rétablissement de l'équilibre territorial. Il s'agit, donc, de se concentrer sur la compréhension des éléments et des tendances de développement spatial ainsi que

leur relation avec les stratégies de planification spatiales et ce, dans un contexte spatio-temporel spécifique (Sayer, 2000).

La thèse permet de développer deux types de connaissances : théoriques et empiriques. Chaque type de connaissances dispose de ses propres sources. Les connaissances théoriques se développent à travers une évaluation critique du cadre théorique existant. Par contre, les connaissances empiriques proviennent de l'étude de cas et du cadre théorique puisque celui-ci permet l'identification de la stratégie de l'étude de cas.

La réponse à la question de recherche principale oriente la recherche vers une problématique essentielle : les pratiques de planification alors que le processus de métropolisation sert de cadre pour l'étude de la planification. Par conséquent, cette problématique oppose deux processus : la métropolisation et la planification spatiale. La croissance à Beyrouth s'est produite à deux vitesses du fait que le processus de métropolisation fut plus rapide que les dispositifs de planification. Comme mentionné ci-dessus, au niveau des étapes de la recherche, la problématique provenant du décalage entre les deux processus, permet d'identifier quatre thèmes de recherche principaux. Ceux-ci permettent de valider la question de recherche et les hypothèses qui en découlent. Ces quatre thèmes sont : les dynamiques de métropolisation à Beyrouth, les pratiques de planification, les conséquences du décalage, la décongestion de l'aire métropolitaine et le rétablissement de l'équilibre territorial.

3.1.La méthodologie et la stratégie de la recherche

Tableau 1 Les thèmes de recherche principaux

Thèmes de recherche	Questions de recherche et hypothèse	Méthodologie
Métropolisation	Dynamiques spatiales Comment a évolué le système urbain libanais ? Quelles sont les dynamiques de recomposition spatiale ?	Données qualitatives Revue de littérature Analyse de documents Entretiens Données quantitatives Analyse cartographique
	Dynamiques sociales Quelles sont les dynamiques de concentration de la population résidente ? Comment se sont produites les recompositions résidentielles ?	Données qualitatives Revue de littérature Analyse de documents Entretiens Données quantitatives Analyse cartographique
	Dynamiques économiques Comment se distribue la géographie de l'emploi au Liban ? Quelles sont les critères de délimitation de la métropole ? Où s'arrête-t-elle ? Comment a évolué la structure de l'économie libanaise ? Comment se distribuent les fonctions économiques supérieures ?	Données qualitatives Revue de littérature Analyse de documents Données quantitatives Enquête questionnaire Analyse cartographique
Planification spatiale	Quelles sont les approches de planification adoptées ? Quelles sont les outils à l'œuvre ? Quelles sont les échelles de planification spatiale au Liban ? Qui sont les acteurs de planification au Liban ? Comment s'organise le jeu d'acteurs ? Quelles sont les prérogatives de chacun des acteurs de la planification ? Quels sont les enjeux de la planification au Liban ? Quels sont les défis de la gouvernance ? Quelles mesures sont à prendre pour pallier les problèmes de la faiblesse de la gouvernance ?	Données qualitatives Revue de littérature Analyse de documents Entretiens Données quantitatives Analyse cartographique
Conséquences du décalage	Quels sont les enjeux de la métropolisation ? Comment se matérialisent-ils ? Comment se matérialise la congestion ? Comment se manifeste le déséquilibre territorial ?	Données qualitatives Revue de littérature Entretiens Données quantitatives Etude de cas Analyse cartographique
Equilibre et décongestion	Quel type et quelle échelle de planification spatiale mettre en place pour décongestionner Beyrouth et rétablir l'équilibre territorial ? Quelles réformes apporter à la gouvernance ?	Données qualitatives Revue de littérature Etude de cas
Hypothèse de recherche Si la planification spatiale stratégique collaborative est appliquée comme un outil de gestion urbaine, il sera alors possible de rétablir l'équilibre territorial et de décongestionner Beyrouth.		

Se basant sur le plan de recherche, cette section expose une structure pour l'étude de cas. Celle-ci est la résultante de la question de recherche. Elle constitue un plan logique montrant le début et la fin de la conduite de l'étude de cas. Les principaux thèmes de recherche répartissent l'analyse de

l'étude de cas en quatre séquences en fonction des quatre objectifs identifiés au niveau du Chapitre 1, section 2.3. Le tableau 1 récapitule les quatre principaux thèmes de recherche, les questions et les méthodes de recherche autour desquels se structure l'étude de cas.

3.1.1. Les dynamiques urbaines et de métropolisation à Beyrouth

L'analyse des dynamiques urbaines et métropolitaines se fait à travers des méthodes de recherche quantitatives et qualitatives appropriées. Dans le cadre de la thèse, l'analyse doit son importance à l'interprétation des aspects spécifiques des modèles et des tendances du développement spatial et ce, dans un contexte social, économique, spatial, sans toutefois négliger la dimension politico-institutionnelle. Sur le plan spatial, pour une bonne partie des auteurs, le processus métropolisation est la résultante de la mondialisation de l'économie. Néanmoins, l'étude du processus de métropolisation ne se réduit pas à la dimension économique. En effet, elle va delà de cette approche conceptuelle pour englober les dimensions sociales, spatiales, culturelles, politiques et institutionnelles.

Pour l'analyse du processus de métropolisation, la recherche propose une démarche méthodologique en trois temps. Celle-ci explore les dynamiques urbaines et de métropolisation, principalement, à travers les dimensions spatiale, sociale et économique, s'effectuant dans un contexte politique et institutionnel spécifique. Il est à noter que la recherche ne néglige pas l'importance des dynamiques culturelles et politico-institutionnelles. Celles-ci sont, en revanche, incorporées à l'analyse quand il le faut sans y consacrer des chapitres.

Les dynamiques spatiales explorent les recompositions du système urbain et de l'armature urbaine qui placent Beyrouth au sommet de cette hiérarchie. Il s'agit d'une analyse de l'évolution du système urbain libanais pour les années 1964, 1998, 2005, et 2010. Particulièrement, la recherche s'intéresse aux dynamiques de croissance spatiale de l'aire centrale de Beyrouth et des sept agglomérations urbaines principales : Tripoli, Jbeil, Saïda, Sour, Nabatiyeh, Zahleh et Baalbek. Les dynamiques résidentielles et sociales examinent les recompositions sociodémographiques qui sont à l'origine de la grande transformation spatiale. Faute de données démographiques, l'analyse des dynamiques résidentielles se limite à la période entre 1998 et 2016. Les dynamiques économiques sont à l'origine de l'attractivité résidentielle de Beyrouth et par conséquent des recompositions spatiales.

3.1.2. Les pratiques de planification

Dans cette section, la thèse interroge, dans une perspective critique, les pratiques de planification spatiale. L'analyse du processus de planification spatiale se fait, principalement, à travers des méthodes d'analyse qualitatives. Les pratiques de planification sont abordées sous deux angles : les spécificités des pratiques de planification et leurs enjeux. Le thème relatif aux spécificités des pratiques de planification examine les pratiques de planification et leurs outils dans une perspective critique. Celle-ci éclaire sur l'inefficacité des pratiques de planification dans la gestion du processus de métropolisation. Le thème relatif aux enjeux de la planification aborde les défis de la planification surtout dans un contexte marqué par la complexité et l'incertitude.

3.1.3. Les conséquences du décalage

Cette section dégage les conséquences du décalage entre les deux processus. Celui-ci exacerbe les enjeux de la métropolisation et conduit à des dysfonctionnements territoriaux. Mobilisant des méthodes de recherche mixtes, la recherche s'organise en deux thèmes : les enjeux d'une métropolisation inefficacement planifiée et les dysfonctionnements territoriaux. Le décalage entre les deux processus exacerbe les enjeux métropolitains à Beyrouth. Il s'agit d'analyser les défis spécifiques à Beyrouth comme, l'accroissement de la mobilité, l'étalement urbain, le changement dans les pratiques de l'espace ainsi que les fragmentations et les ségrégations. Enfin, les enjeux de la métropolisation à Beyrouth produisent des dysfonctionnements territoriaux. La congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et le déséquilibre territorial.

3.1.4. Calibrer les deux processus

Cette partie de l'analyse propose des solutions pour résorber l'écart entre les deux processus et agir sur la congestion ainsi que le déséquilibre territorial. Cinq thèmes caractérisent cette étape. Il s'agit de comprendre la métropole et d'intervenir au niveau de la gouvernance, des pratiques de planification, du système de planification et des dysfonctionnements.

Comprendre la métropole pour agir : ce thème identifie les profils des espaces hétérogènes qui composent la métropole : la capitale, la proche banlieue, la bande littorale, les franges littorales de la métropole, la montagne et enfin, le hinterland de la capitale, Zahleh.

La gouvernance : Ce thème propose tout d'abord de créer une gouvernance métropolitaine : institutionnaliser l'échelon métropolitain, créer un conseil métropolitain et renforcer les capacités de la gouvernance locale.

Le système de planification : ce thème porte intérêt pour la réforme du système de planification. Il s'agit d'articuler les échelles de planification et de renforcer le dialogue et la collaboration entre les acteurs de la planification.

Les pratiques de planification : Ce thème incite à une réforme au niveau des pratiques de planification. Il s'agit d'adopter les pratiques de planification spatiales stratégiques collaboratives et veiller à leur mise en œuvre et leur ajustement en fonction des circonstances.

Les dysfonctionnements : Ce thème propose des solutions pour pallier la congestion et le déséquilibre territorial.

4. Les méthodes de recherche

La recherche mobilise une batterie de méthodes de recherche mixte. Cette partie expose les méthodes de recherche par thème de recherche.

4.1. Le Processus de Métropolisation

L'analyse de ce processus mobilise des méthodes de recherche qualitatives et quantitatives appropriées.

4.1.1. Les dynamiques spatiales (1964-2016)

Pour analyser les recompositions spatiales du système urbain libanais, la recherche se fonde principalement sur des analyses cartographiques et des entretiens.

A. Entretiens

Les fonds cartographiques du Conseil National pour la Recherche Scientifique (CNRS) au Liban, photos satellites, usage du sol, le cadastre et cartes topographiques, des années 1964, 1998, 2005, 2010 et 2016 ont été utilisées pour la délimitation des agglomérations urbaines. Avant de procéder à la délimitation, sur place au CNRS, je me suis entretenue avec M. Ghaleb Faour, directeur du centre de télédétection au CNRS Liban pour, d'une part, me donner accès aux fonds

cartographiques, et d'une autre part, discuter avec lui les critères, adoptés par le CNRS, pour la délimitation des agglomérations urbaines. Suite à cet entretien, M. Faour a mis à la disposition de la recherche les fonds cartographiques disponibles.

B. Analyse Cartographique

Pour la délimitation, la recherche utilise le logiciel Système d'Information Géographique (SIG) et les critères de délimitation de l'INSEE et qui sont aussi adoptées par le CNRS. Par conséquent, pour délimiter les agglomérations urbaines principales, le critère utilisé est celui de deux cents mètres de continuité du bâti. Par ailleurs, pour éviter la fragmentation des circonscriptions foncières qui sont, en partie, affectées par l'urbanisation, l'étude a procédé à l'arrondissement de la délimitation à la lisière des circonscriptions en question, même si celle-ci est partiellement touchée. Le détail de la méthodologie de délimitation, utilisée par la thèse et le CNRS (Liban), se trouve au niveau de l'Annexe 3.

Il est à noter que le cadastre au Liban est composé de 1 643 circonscriptions foncières dont la surface totale, selon les calculs SIG, est de 10 254 km² et non pas 10 452 km². Le calcul de le pourcentage de l'urbanisation représente la surface de l'unité géographique (agglomération, caza, cadastre, ou autres) divisée par la surface de l'urbanisation au niveau de cette même unité géographique.

4.1.2. Les dynamiques sociodémographiques : cartographie et données démographiques

A. Analyse cartographique

L'analyse des dynamiques démographiques repose sur une intersection entre les cartes des différentes agglomérations et les données sur la population résidente au Liban pour les années 1998 et 2016. Le choix des années dépend de la disponibilité des données démographiques. Pour l'année 1998, la recherche a utilisé les données du SDATL, alors que, pour l'année 2016, la recherche utilise les données de *United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR)* et de *United Nations Relief and Works Agency for Palestine' (UNRWA)*, publiées dans le cadre de la préparation du *Lebanese Crisis Response Plan (LCRP)*. Il est à noter que la concentration de peuplement représente la surface de l'unité géographique/nombre de résidents au sein de cette unité.

4.1.3. Les dynamiques économiques

Pour développer les dynamiques économiques (Chapitre 7), la construction de données s'est basée sur plusieurs sources : enquête, collecte de données, visites de sites web et analyse cartographiques. Toutes les données collectées ont montré l'articulation de l'économie libanaise autour des fonctions urbaines, notamment métropolitaines.

A. Enquête sur la mobilité résidentielle

Dans le cadre de la recherche et faute de données statistiques par cadastre sur l'emploi et la mobilité au Liban, une enquête a été menée, en 2017. Celle-ci a ciblé un échantillon de 18 000 personnes en âge de travailler (de plus de 15 ans), distribuées sur l'ensemble du territoire libanais en fonction de la concentration démographique par *caza* et CF. Pour ce faire, un questionnaire a été préparé (Annexe 4) et des informations ont été collectées sur les lieux de résidence, les motifs des déplacements, les lieux de destination, la durée du trajet, la profession et le nombre de déplacement hebdomadaire.

Se servant du logiciel SIG, les résultats de cette enquête ont été saisis et cartographiés puis croisés avec les limites des agglomérations urbaines principales de 2016 et du grand territoire. Les résultats de cette enquête ont permis de procéder à un exercice de délimitation de la métropole de Beyrouth, d'étudier la géographie de l'emploi et ultérieurement d'analyser l'étalement urbain.

Dans l'exercice de délimitation, la recherche se limite aux critères statistiques utilisées en Europe, notamment, en France, Espagne et Portugal. Les critères politico-institutionnels ne sont pas pris en compte. Ainsi, dans cet exercice de délimitation de la métropole, la recherche retient les circonscriptions foncières situées dans l'aire d'influence de la capitale. Pour ce faire, la thèse prend en considération les déplacements domicile-travail qui sont en relation avec Beyrouth municipale. Dans une étape ultérieure, la délimitation maintient les circonscriptions foncières dont le total des déplacements sortant de la capitale ou se dirigeant vers le centre représente au moins 30% des navettes, à condition qu'au moins de 15% de celles-ci aillent vers le centre. Suite à cette délimitation, une intersection entre la surface de la métropole et respectivement, l'urbanisation et la population résidente, permet de déterminer les concentrations de l'urbanisation et de peuplement.

De plus, les résultats de cette enquête ont servi à l'étude de la géographie de l'emploi, et les migrations pendulaires. Une intersection avec la cartographie permet de déterminer et de comparer la concentration des emplois et des résidences au niveau du territoire libanais, de l'aire centrale de Beyrouth et de la métropole.

B. La collecte de données

Des données ont été collectées auprès de plusieurs institutions : permis de construire au Liban, données sur le Produit Intérieur Brut (PIB), distribution des banques, distribution des institutions académiques universitaires, distribution des établissements hospitaliers et points d'accès. Quelles sont les sources de ces données ?

B.1. Site web de l'Administration Centrale de la Statistique (ACS)⁴⁸

La visite du site de l'ACS a permis de développer des informations sur le PIB au Liban. L'analyse de la structure du PIB révèle des disparités sectorielles, avec une prépondérance du secteur tertiaire, par rapport aux secteurs primaire et secondaire.

B.2. Site web de la Chambre de Commerce et d'Industrie et d'Agriculture de Beyrouth (CCIAB)

Deux buts pour la consultation du site web de la CCIAB. Tout d'abord, les données relatives au PIB s'arrêtent au niveau de l'année 2011. Par contre, la CCIAB publie régulièrement des rapports sur l'économie libanaise. Un autre type de données collectées auprès de ce site web et ces rapports téléchargeables, les points d'accès et leurs poids économique. Cette analyse a eu pour but de montrer le poids du port de Beyrouth et de l'Aéroport dans les échanges internationaux.

B.3. Site web du ministère de l'Education et de l'Enseignement Supérieur⁴⁹

Ce site constitue la source des données développées sur la distribution des institutions académiques universitaires, le nombre d'étudiants et le type de propriété de ces universités⁵⁰ au Liban. Celle-ci

⁴⁸ <http://www.cas.gov.lb/index.php/national-accounts-en>

⁴⁹ https://www.mehe.gov.lb/ar/Pages/Structure/Higher%20EDU/AO_CEDRE2011.aspx

⁵⁰ Publique ou privée

montre le poids de la métropole dans la polarisation des institutions académiques universitaires, et surtout des campus universitaires principaux.

B.4. Site web du ministère de la santé publique⁵¹

La consultation du site du ministère de santé publique permet le développement de données sur la distribution des établissements hospitaliers sur l'ensemble du territoire libanais, le nombre de lits, de médecins et d'infirmiers(es). Là aussi, l'analyse des données collectées a montré la concentration des hôpitaux les plus importants au niveau de la métropole.

B.5. Association des Banques au Liban⁵²

Le site de l'Association des Banques au Liban a permis la collecte de données sur la distribution géographique des banques au Liban et au niveau de la métropole. Comme toutes les autres, cette sous-section confirme le poids de Beyrouth et de la métropole dans la polarisation des emplois.

C. L'Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth (OIAB)

L'étude des dynamiques immobilières s'est basée sur la distribution des permis de construire au Liban. Pour ce faire, une demande a été faite auprès de l'OIAB, pour obtenir cette liste. La liste obtenue comprenait tous les permis de construire octroyés par l'OIAB entre 2009 et 2017, avec des informations sur la date du permis, la localisation, la fonction, l'élévation le standing et les surfaces construites. Tous ces chiffres ont été utilisés pour produire une analyse montrant le poids de la métropole dans la polarisation des investissements immobiliers les plus importants. 57 :654 permis de construire ont été octroyés entre 2009 et 2017. La recherche a exploité les données relatives à tous ces permis, pour produire une analyse ayant pour but de montrer le poids de la métropole dans la polarisation des investissements immobiliers les plus importants.

B.6. Site-web des promoteurs immobiliers

Pour compléter l'étude sur les dynamiques immobilières au Liban, faute de données disponibles sur les prix de l'immobilier au Liban, la recherche a eu recours à une enquête à travers la visite des

⁵¹ <https://www.moph.gov.lb/>

⁵² <https://www.abl.org.lb/english/home>

sites web des promoteurs immobiliers⁵³ les plus connus, comme *Properties Plus*, Sakr, Beit Misk (gated community), et bien d'autres. Lors de cette enquête, et dans la mesure du possible, une base de données autour des prix de l'immobilier.

B.7. Site web de la compagnie *International Information*⁵⁴

L'accès à ce site a permis à la recherche de développer une idée sur la part des investissements étrangers dans le secteur immobilier. Néanmoins, il a été impossible de construire des données autour de l'évolution de ces investissements étrangers dans le secteur immobilier entre 2009 et 20107.

B.8. Analyse cartographique

Toutes les données développées au niveau du chapitre 7 ont été cartographiées. L'intersection entre les données et les cartes délimitant la métropole, l'aire centrale et le territoire libanais a permis de conduire l'analyse à trois échelles.

4.2. Les pratiques de Planification Spatiale

Dans cette section, la thèse cherche à analyser les pratiques de planification spatiale et leur évolution pour accompagner le processus de métropolisation. L'analyse du processus de planification spatiale se fait, principalement, à travers une analyse de documents, laquelle est enrichie par des entretiens avec des acteurs territoriaux et une analyse cartographique.

4.2.1. Analyse de documents

L'examen des pratiques de planification dans une perspective critique s'est basé principalement sur une analyse de documents. Outre la littérature existante sur les pratiques et le système de planification, la recherche, se basant sur le cadre théorique développé, a procédé à une analyse critique du SDATL, ainsi que d'autres surtout ceux relatifs aux plans stratégiques de développement de Saida, du caza de Jezzine, de Tripoli, de Tyr.

⁵³ Plus qu'une dizaine de site web ont été visités

⁵⁴ <https://monthlymagazine.com/ar-article-desc-4735-644-البنانيين-غير-عقارات-تملكها-مليار-ليرة-قيمة>

4.2.2. Références bibliographiques

L'élaboration de l'analyse sur les pratiques de planification au Liban s'est aussi servie de publications sur l'urbanisme et la planification au Liban.

4.2.3. Entretiens

L'examen des pratiques de planification spatiale est enrichi par des entretiens avec des acteurs territoriaux impliqués, ou impliqués dans le processus. Deux types d'entretiens caractérisent le développement de cette section : les entretiens avec des représentants de la Direction Générale de l'Urbanisme (DGU) et avec les citoyens.

A. Entretiens avec les représentants de la DGU

Après de la DGU, des entretiens avec M^{me} Mona Bitar, Architecte – paysagiste, et M. Wajih Abi Habib, directeur de la section des études, ont contribué, avec les documents consultés, à la préparation du matériel nécessaire au développement de la section relative à la planification traditionnelle et aux enjeux de la planification. Toutefois, l'accès aux données de la DGU est resté limité, sous prétexte que celle-ci n'archive pas les projets.

B. Les entretiens avec les citoyens

Au niveau de la section relative aux pratiques de planification stratégique, l'évaluation de celles-ci, surtout concernant la participation citoyenne, s'est fondée sur des entretiens sous forme de questionnaire concernant les stratégies de développement.

Ce questionnaire a ciblé les citoyens dans la rue et surtout les chauffeurs de taxi et de services⁵⁵ au niveau de villes, ayant fait l'objet d'un plan stratégique de développement, comme Saïda, Tyr, Jbeil, Tripoli et Jezzine. La question posée : Est-ce que vous êtes au courant de la conduite d'un plan stratégique de développement pour votre ville ?

⁵⁵ Qui sont normalement au courant de tout ce qui se passe dans leurs villes

4.2.4. Analyses cartographiques

La recherche sur la fragmentation de la gouvernance s'est basée sur une analyse cartographique montrant la distribution des gouvernements locaux au niveau de la métropole.

4.3. Le décalage entre les deux processus

L'étude du décalage entre les deux processus, basée sur une analyse des enjeux de la métropolisation, mobilise des méthodes de recherche mixte.

4.3.1. Enquête sur la mobilité résidentielle et la géographie de l'emploi

Les résultats de cette enquête ont été utilisés, notamment les distances parcourues et la dissociation entre les lieux d'emploi et de résidence pour analyser l'étalement urbain et la mobilité au niveau de la métropole.

4.3.2. Analyses cartographiques

Les données collectées dans le cadre l'enquête ont permis de produire une carte de distribution des flux migratoires selon le motif de déplacement et ce, dans le cadre de l'analyse de l'étalement urbain. Une carte montrant l'usage de l'espace permet l'analyse de l'évolution des pratiques de planification.

4.4. Les dysfonctionnements territoriaux

Cette thématique et ses résultats découlent de la synthèse des trois au trois thématiques

4.5. La congestion et le déséquilibre

Cette section est aussi une synthèse de ce qui précède.

5. Conclusion

Pour conclure, le chapitre présente des méthodes de recherche mixtes pour répondre aux objectifs de la recherche : la décongestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et le rétablissement de l'équilibre territorial.

La méthodologie de recherche est abordée à travers la relation causale entre deux variables explicatives et des conséquences du décalage entre elles. Il est très essentiel de comprendre les recompositions du système urbain et les dynamiques métropolitaines à Beyrouth. Il faut surtout prendre conscience des causes et des conséquences de la brutalité du phénomène urbain. La cartographie a beaucoup contribué à ceci. En revanche, ceci n'exclut l'importance des résultats de l'enquête et des données collectées. Celles-ci superposées avec la cartographie ont permis d'élucider surtout les dynamiques économiques.

L'analyse des pratiques de planification, dans une perspective critique, à travers des analyses de documents et des entretiens permet d'identifier la panne au niveau de ce processus. Celui-ci étant fortement décalé du phénomène métropolitain exacerbe les enjeux de la métropolisation. Là aussi, la cartographie et les données empiriques de l'enquête aident à expliquer les enjeux, de dégager les dysfonctionnements territoriaux, et de proposer de solutions contribuant à réaliser les objectifs de la thèse. Ces thématiques seront examinées en détail au niveau de chapitres 5,6, 7 et 8.

Partie.2. Croissance urbaine au Liban et métropolisation à Beyrouth

Le Liban connaît des dynamiques de reconfiguration généralisée des espaces. En effet, la mondialisation et la concentration des opportunités de travail, des services, des fonctions stratégiques et des équipements en milieux urbains, et notamment à Beyrouth, renforcent l'attractivité de ces derniers. Dès lors, une « nouvelle architecture spatiale » (Da Cunha & Both, 2004, p. 13) bouleverse les structures territoriales et impose de nouvelles configurations économiques, sociales et spatiales.

Les agglomérations urbaines libanaises connaissent des mutations territoriales se traduisant par une croissance des espaces urbains ainsi que de leurs champs d'influence. Avec cette métamorphose, de nouvelles structures territoriales polycentriques, aux échelles, formes et limites variables, se mettent en place créant une trame urbaine hiérarchisée.

Cette partie se rapporte à l'objectif 1 de la thèse formulé sous-forme d'une question au niveau du premier chapitre. *Quelles sont les dynamiques et les conséquences de la métropolisation à Beyrouth ?* Pour répondre à cette interrogation, cette partie fait le point sur les dynamiques urbaines au Liban tout en mettant l'accent sur le processus de métropolisation à Beyrouth.

A travers une analyse des dynamiques socioéconomiques et leur traduction dans l'espace, cette partie étudie les dynamiques urbaines et métropolitaines au Liban entre 1964 et 2016. Se situant à l'échelle du grand territoire, la thèse met en évidence les recompositions des agglomérations urbaines principales et la hiérarchie territoriale. Les changements dans les structures urbaines, engendrent un changement d'échelles, de nouveaux rapports entre les noyaux centraux et les couronnes, un accroissement des flux migratoires et de nouveaux modes d'occupation du sol. En outre, le rythme et l'intensité différenciés du développement urbain des agglomérations produisent une trame urbaine hiérarchisée avec une domination de Beyrouth sur l'ensemble du territoire. L'ampleur de la transition urbaine à Beyrouth conduit à un processus de métropolisation se traduisant par un phénomène de polarisation économique, sociale, spatiale, culturelle et administrative tout en transformant les pratiques spatiales.

Fondée sur un cadre théorique, des outils cartographiques, des données statistiques, une enquête menée dans le cadre de la thèse et une documentation bibliographique, l'analyse se fait selon une approche multidimensionnelle : économique, sociale et spatiale (Lacour & Puissant, 1999), sans

toutefois négliger les dimensions relatives à la politique, la culture et les fonctions de commandement.

Afin de répondre à cette question et de contribuer à la compréhension de la problématique complexe, la recherche décompose l'objectif 1 en trois sous-objectifs organisant la première partie en trois chapitres.

Le chapitre 5 développe le premier thème. Celui-ci constitue une lecture des dynamiques de recompositions spatiales du système urbain libanais mettant l'accent sur la structure hiérarchie urbaine plaçant Beyrouth au sommet de l'armature urbaine du pays. A cette fin, deux sous-questions émergent :

Comment a évolué le système urbain libanais au Liban entre 1964 et 2016 ?

Quelles sont les dynamiques de recompositions spatiales de l'aire centrale de Beyrouth et des agglomérations urbaines principales ?

Tenant compte des résultats obtenus pour le premier sous-thème, le chapitre 6 éclaire le second sous-objectif ou sous-thème. Il analyse les recompositions sociodémographiques pour les années 1998 et 2016 tout en mettant l'accent sur l'attractivité résidentielle de Beyrouth et de son aire centrale. Tout au long du chapitre, la recherche œuvre pour répondre aux questions suivantes :

Quelles sont les dynamiques de concentration de la population résidente ?

Comment se sont produites les recompositions résidentielles ?

Le troisième sous-thème, correspondant au chapitre 7, dresse un bilan des dynamiques économiques qui sont à l'origine de l'attractivité résidentielle de Beyrouth et de son aire centrale et métropolitaine. Ainsi, le chapitre clarifie les questionnements suivants :

Comment a évolué la structure de l'économie libanaise ?

Comment se distribue la géographie de l'emploi au Liban ?

Quelles sont les critères de délimitation de la métropole ? Où s'arrête-t-elle ?

Comment se distribuent les fonctions économiques supérieures ?

A la fin de cette partie, la recherche répond aux questions de synthèse suivantes :

Qu'est-ce qui se passe au niveau des lisières de la métropole ?

Qu'en est-il du reste de l'aire centrale de Beyrouth ?

Quels sont les territoires les plus disposés à faire partie bientôt de la métropole ?

Chapitre 5 Dynamiques spatiales : recompositions et hiérarchie du système urbain

Correspondant au premier sous-thème de l'objectif 1 de la thèse, ce chapitre analyse les recompositions spatiales du système urbain libanais, entre 1964 et 2016.

L'espace urbain libanais se compose de villes et villages. La plupart de ces derniers se trouvent dans les zones d'influence des villes principales pour former ensemble des agglomérations. Le système urbain libanais est constitué de 35 agglomérations urbaines dont huit principales : l'aire centrale de Beyrouth et sept autres (tableau 2) gravitant dans l'orbite de la capitale : Tripoli, Jbeil, Saïda, Zahleh, Nabatiyeh, Baalbek et Sour (Dar & IAURIF, 2004 ; Verdeil, et *al.*, 2007). Ces espaces, de plus de 50 000 habitants, se constituent d'un ensemble de localités situées dans les zones d'influence d'un ou de plusieurs centres urbains.

La thèse s'intéresse aux dynamiques de croissance spatiale de l'aire centrale de Beyrouth et des sept autres agglomérations urbaines. Celles-ci constituent des pôles urbains de plus de 50 000 habitants et des capitales régionales ou chefs-lieux des régions *mohafazats* ou des départements *cazas*, où se conjuguent croissance démographique, économique et spatiale. Beyrouth est au sommet de la hiérarchie alors que les sept autres agglomérations se trouvent à un niveau inférieur de l'armature urbaine. Elles balisent deux axes de la structure urbaine libanaise : l'axe Nord-Sud de la bande côtière de Tripoli à Sour en passant par Jbeil et Saïda, ainsi que l'axe Nord-Est/Sud Est de l'arrière-pays, de Baalbek à Nabatiyeh en passant par Zahleh.

Tableau 2 Les agglomérations urbaines principales au Liban

Agglomération Urbaine		Habitants
Beyrouth	>	1 500 000
Tripoli	>	300 000
Saïda	>	150 000
Zahleh	>	100 000
Sour	>	100 000
Baalbek	>	60 000
Jbeil	>	50 000
Nabatiyeh	>	50 000

Source : SDATL (2004), *Atlas du Liban* (2007)

En prenant cinq années de référence, 1964, 1998, 2005, 2010 et 2016, l'étude de la transformation de chacune des huit agglomérations urbaines principales permet de comprendre et de comparer l'organisation des aires urbaines et leurs évolutions. Ainsi, l'analyse des dynamiques urbaines et

métropolitaines mobilise une batterie d'indicateurs s'articulant autour des dimensions spatiales, démographiques et économiques.

Beyrouth apparaît nettement en tête de la hiérarchie territoriale et suivie à distance des sept autres agglomérations. Au niveau de ce chapitre, la thèse considère le critère de la surface de l'urbanisation pour déterminer le rang de chacune des zones urbaines principales dans la hiérarchie territoriale. En effet, la période, allant de 1964 à 2016, présente d'assez fortes disparités dans les dynamiques urbaines et métropolitaines en termes de croissance démographique, économique et spatiale. Le choix des années de référence dépend, en premier lieu, de la disponibilité des données géographiques ainsi que d'autres critères caractéristiques de l'année en question.

Chacune des étapes de la croissance urbaine de la ville révèle des mutations territoriales et, en même temps, avec des divisions spatiales et sociales ainsi qu'une perte d'identité. Quoiqu'elle n'ait pas encore acquis, officiellement, le statut de métropole, Beyrouth présente les symptômes d'un processus de métropolisation.

La guerre, la concentration des fonctions économiques, culturelles et de commandement à Beyrouth, conjuguées à l'absence de politiques publiques privilégiant le développement équilibré, renforcent son attractivité résidentielle. Des apports démographiques massifs et même brutaux contribuent à des mutations sociales et un processus d'urbanisation hypertrophique reconfigurant l'espace de la ville. La nouvelle morphologie urbaine déstructure la logique traditionnelle d'organisation de la ville autour d'un seul centre dense, doté de fonctions de commandement et d'activités économiques, et d'une périphérie résidentielle où se dispersent des centres commerciaux (Choay, 1994). Ainsi, La ville s'étend et change d'échelle. Les activités économiques et les services se distribuent de façon polycentrique. L'urbanisation des périphéries ou la périurbanisation greffe à la ville de Beyrouth de nouveaux espaces qui font désormais partie de son aire de fonctionnement. Plusieurs facteurs orientent le développement urbain vers la périphérie et contribuent à une périurbanisation ou un exode urbain. Il s'agit notamment du développement des axes de circulation, des prix élevés du foncier au niveau du centre, des politiques financières des banques commerciales pour les prêts immobiliers et des stratégies des agences de promotion immobilières (Merlin, 2010; Beaucire & Chalonge, 2011). En outre, la culture libanaise relative à la conservation des relations avec la région d'origine, à travers la possession d'une résidence primaire et d'une autre secondaire est aussi vectrice de diffusion de l'urbain.

Les évolutions et les mutations économiques et démographiques ainsi que les bouleversements politiques et sécuritaires impactent davantage l'organisation et le fonctionnement de l'espace beyrouthin. De 1964 à 2016, la surface de l'aire centrale de Beyrouth augmente de 30 fois environs. Cette croissance engendre de nouvelles logiques de pratiques de l'espace. Deux outils permettent d'étudier l'ampleur des évolutions spatiales : la délimitation de l'agglomération et l'évolution de la surface de l'urbanisation.

Pour la délimitation des aires urbaines, la recherche adopte les critères, utilisés par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) et le CNRS - Liban. Il s'agit du critère de deux cents mètres de continuité du bâti. Par ailleurs, pour éviter la fragmentation des circonscriptions foncières, affectées par l'urbanisation, l'étude a procédé à l'arrondissement de la délimitation à la lisière des circonscriptions en question⁵⁶.

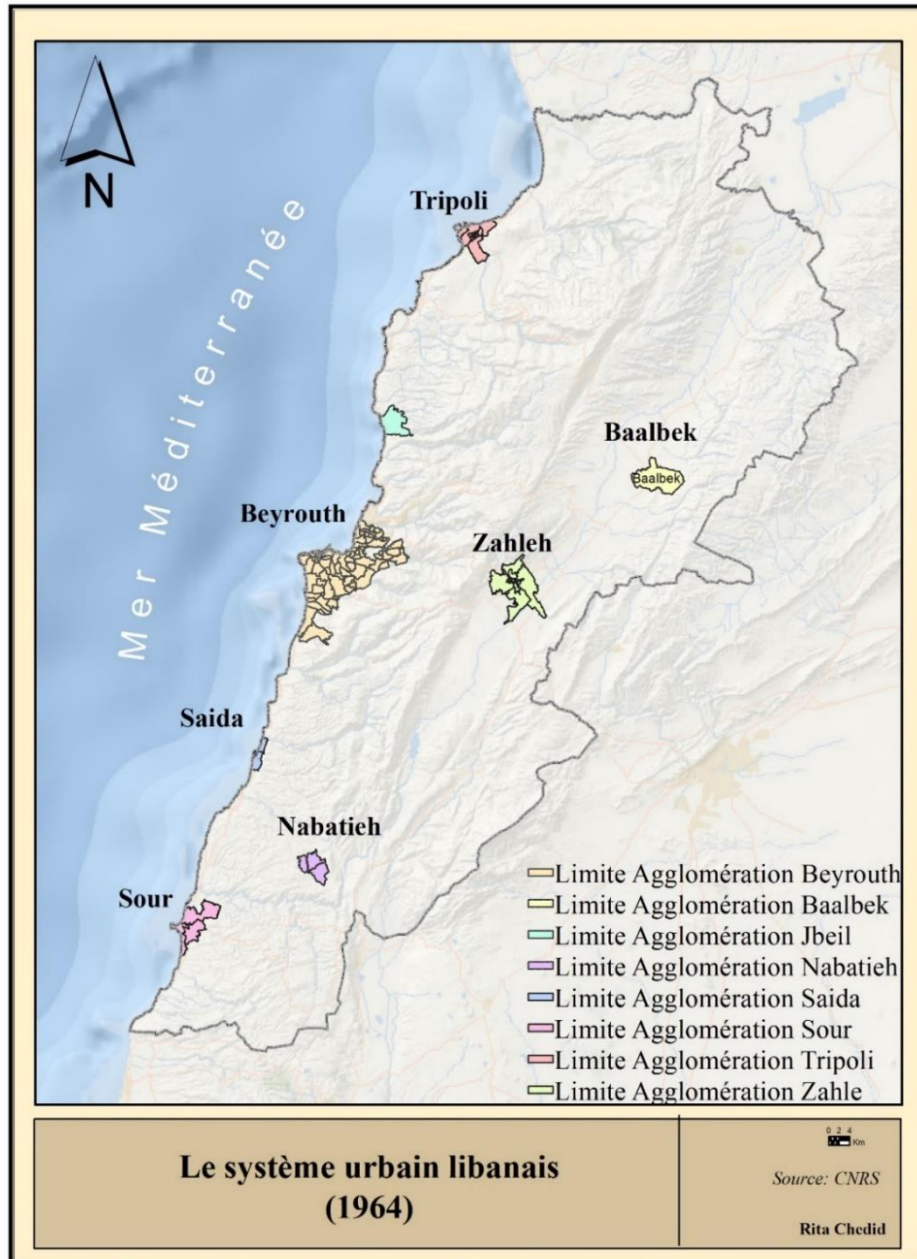
L'aire centrale de Beyrouth s'inscrit dans un processus de métropolisation alors que les sept autres agglomérations urbaines connaissent des dynamiques de croissance de l'urbanisation. Il est important de montrer l'évolution du système urbain libanais surtout que l'ampleur du processus de métropolisation à Beyrouth conduit à une absorption progressive de six des sept agglomérations par l'aire centrale. Pour ce faire, l'étude de l'évolution du système urbain libanais s'articule autour de trois sections. La première interroge les dynamiques spatiales de l'aire centrale de Beyrouth. La seconde éclaire sur les dynamiques prévalant au niveau des agglomérations qui sous l'influence directe de la capitale, Saida, Zahleh et Jbeil. La dernière évalue les dynamiques spatiales au niveau des agglomérations éloignées de la capitale : Tripoli, Baalbek, Nabatiyeh et Sour.

⁵⁶ Même si cette dernière n'est pas entièrement touchée par l'urbanisation

1. Le système urbain libanais en 1964

A chaque étape, le système urbain libanais permet de visualiser la distribution des agglomérations urbaines principales sur l'ensemble du territoire libanais et ce, selon leur taille.

Carte 6 Le système urbain libanais en 1964



En 1964, le système urbain libanais (carte 6 et tableau 3) est déjà organisé de façon hiérarchique avec des rapports de dépendance de l'aire capitale se trouvant déjà au sommet de l'armature urbaine.

Les huit agglomérations principales occupaient, en tout, une superficie de 385 Km², soit 3.68% de la surface totale du Liban (tableau 3). Beyrouth apparaît nettement en tête de la hiérarchie urbaine. L'agglomération capitale, dont la superficie totale est de 181 Km² polarise 63 Km² d'urbanisation, soit 84.58% de la surface urbanisée par les huit espaces urbains principaux. L'agglomération capitale est suivie, à distance par Tripoli (4 Km² d'urbanisation), Zahleh (2 km² d'urbanisation), Baalbek (2 Km² d'urbanisation), Jbeil (1 Km² d'urbanisation), Nabatiyeh (1 Km² d'urbanisation), Sour (1 Km² d'urbanisation) et finalement Saida (1 Km² d'urbanisation).

Tableau 3 Le système urbain libanais en 1964

	CF	Urbanisation (Km ²)	Agglomération(Km ²)	PCT Urbanisation
Beyrouth	73	63	181	34.81%
Tripoli	14	4	29	13.79%
Zahleh	14	2	60	3.33%
Baalbek	1	2	37	5.41%
Jbeil	5	1	16	6.25%
Nabatiye	3	1	19	5.26%
Sour	4	1	35	2.86%
Saida	4	1	8	12.50%
Total	119	75	385	19.48%

Source : Données CNRS, 1964

1.1.L'aire centrale de Beyrouth en 1964

En 1964, le processus de métropolisation est déjà à l'œuvre à Beyrouth. Il conduit à une croissance centrifuge se traduisant par une densification du tissu existant et par une dilatation vers les périphéries.

Alors que les sept agglomérations urbaines⁵⁷ connaissent des dynamiques de croissance autour de la ville-centre, Beyrouth connaît des dynamiques tout à fait différentes.

⁵⁷ Tripoli, Zahleh, Baalbek, Saida, Nabatiyeh, Sour et Jbeil

Quelles sont les causes des dynamiques spatiales à Beyrouth en 1964 et qui l'ont démarquée du reste du pays ?

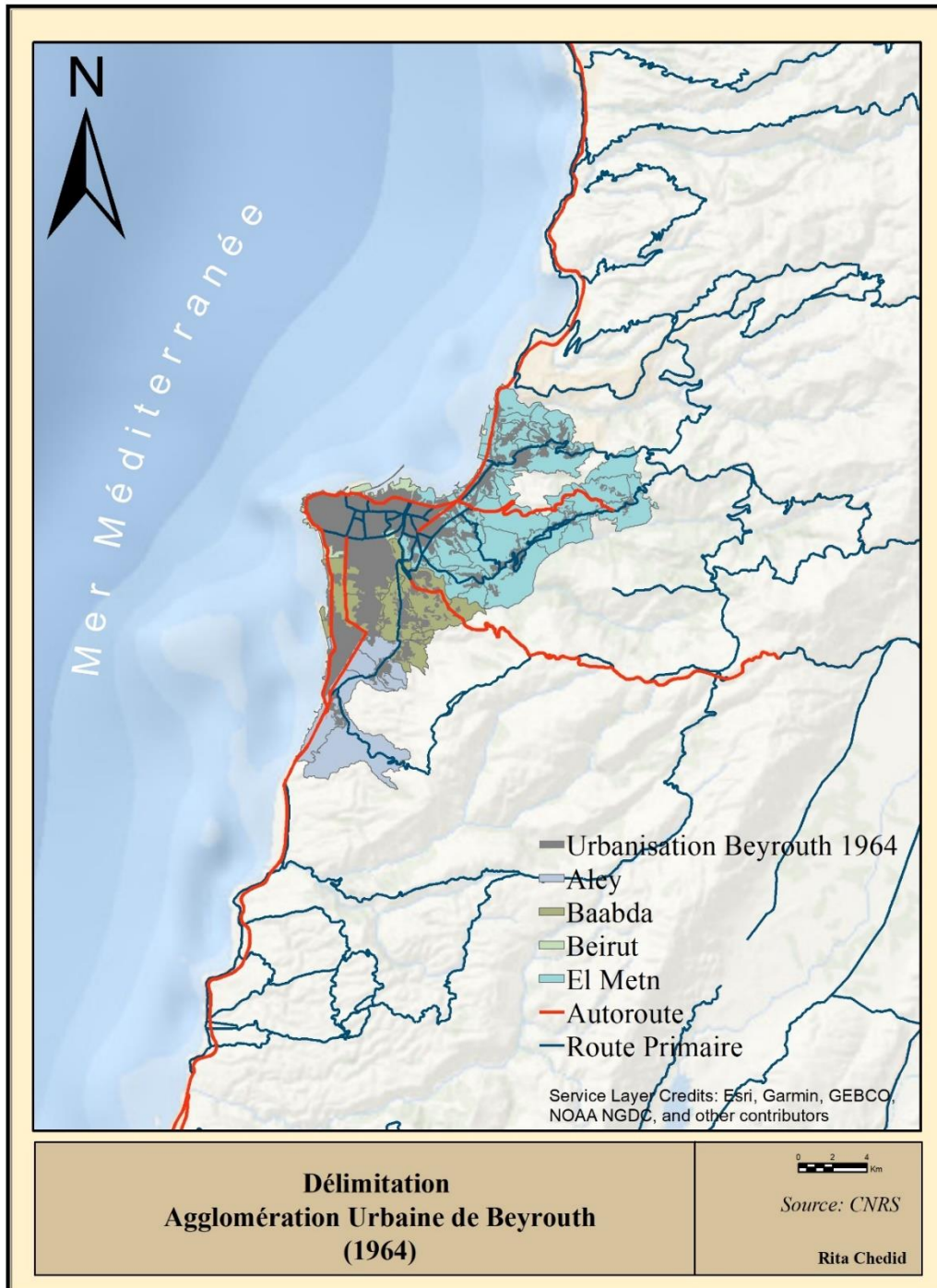
Cette période se caractérise par la prospérité économique. Plusieurs facteurs sont à l'origine de l'attractivité résidentielle de l'aire centrale de Beyrouth et expliquent son expansion spatiale. L'instabilité géopolitique régionale, les grands investissements ainsi que les investissements de la diaspora libanaise dans l'immobilier ont favorisé Beyrouth et ses extensions.

En 1948, Beyrouth profite de l'instabilité géopolitique régionale, suite à l'occupation des territoires palestiniens par les israéliens. Dès lors, c'est le port de Beyrouth qui monopolise le transit de marchandises avec l'hinterland arabe (Verdeil, 2010). Par ailleurs, c'est aussi, Beyrouth, grâce à son système économique libéral et son secteur bancaire développé, qui attire les capitaux financiers, non seulement, palestiniens, mais aussi, en provenance de l'Égypte, de la Syrie et de l'Irak, fuyant les coups d'Etat et les nationalisations (Tabet et *al.*, 2001; Verdeil, 2010). Les investissements immobiliers palestiniens contribuent largement à l'essor d'une nouvelle centralité au niveau de la rue Hamra, à l'Ouest du centre-ville (Verdeil, 2010). Durant cette période, les flux de capitaux des émigrés libanais sont surtout investis dans l'immobilier.

A partir de 1954, l'Aéroport International de Beyrouth connecte la capitale au monde entier tout en constituant un lieu d'escale pour les vols entre l'Europe et l'Asie (Verdeil, 2010). Enfin, l'inauguration du casino du Liban conjuguée à la construction de l'autoroute Nord-Sud améliore l'accessibilité des espaces périphériques et favorise la création d'emplois dans les zones périurbaines, surtout au Nord de la capitale. La saturation de Beyrouth et le désir des consommateurs de vivre dans des espaces périphériques, moins denses et où le prix du foncier est moins cher, oriente la production immobilière vers ces derniers.

Par conséquent, les années de l'indépendance, marquent un boom économique à Beyrouth à travers des investissements locaux et étrangers qui convergent vers la ville. Il s'agit d'apports financiers au niveau des pôles tertiaires, des surfaces commerciales et de l'industrie manufacturière. La création de nouveaux emplois en ville renforce son attractivité résidentielle.

Carte 7 Délimitation Beyrouth (1964)



Quelles sont les implications spatiales ?

Une nouvelle structure urbaine se met en place induisant un changement d'échelle, l'émergence de nouvelles centralités ainsi qu'une fluidité des limites. Lieu d'accueil d'une population rurale libanaise, de palestiniens ainsi que d'autres ressortissants arabes fuyant les hostilités et l'instabilité politique dans leurs pays, la ville de Beyrouth connaît une phase de croissance démographique et économique. Celle-ci entraîne une croissance spatiale repoussant les limites de l'aire centrale tout en provoquant un changement d'échelle. Autour du noyau historique, les quartiers péricentraux se densifient et s'étendent tout occupant les espaces libres et s'étalant vers les collines périphériques Nord et Est. Cette expansion spectaculaire commence par créer des discontinuités et des ruptures entre les différentes parties de la ville.

L'aire centrale de Beyrouth s'étale sur 181 Kilomètres carrés et l'urbanisation occupe une surface de 63 kilomètres carrés (carte 7 et tableau 4). L'urbanisation se répartit sur 73 circonscriptions foncières (CF) dont 13 se trouvent à l'intérieur des limites administratives de Beyrouth. Ainsi, le processus de métropolisation annexe aux 13 circonscriptions foncières de la ville de Beyrouth 60 nouvelles circonscriptions foncières, se répartissant sur les *cazas* de Metn, Baabda et Aley.

Au total, la concentration totale de l'urbanisation est de 34.82% en 1964. En revanche, l'urbanisation est inégalement distribuée sur l'espace métropolitain de Beyrouth. 90.48% de la surface de Beyrouth municipale est urbanisée. A Baabda, au niveau de la première couronne, la concentration d'urbanisation est de 44,74%. Au niveau de la périphérie, l'expansion urbaine est plus étalée au Metn où le pourcentage de l'urbanisation est de 22,83%, 44 circonscriptions foncières, occupant une surface de 92 Km² subissent ce processus. Finalement, Aley, se trouvant à l'Est de Beyrouth affiche la concentration la plus faible.

Tableau 4 L'aire centrale de Beyrouth -1964

Caza	CF	Urbanisation (Km²)	Agglomération (Km²)	PCT Urbanisation
Aley	4	6	30	20.00%
Baabda	12	17	38	44.74%
Beyrouth	13	19	21	90.48%
Metn	44	21	92	22.83%
Total	73	63	181	34.81%

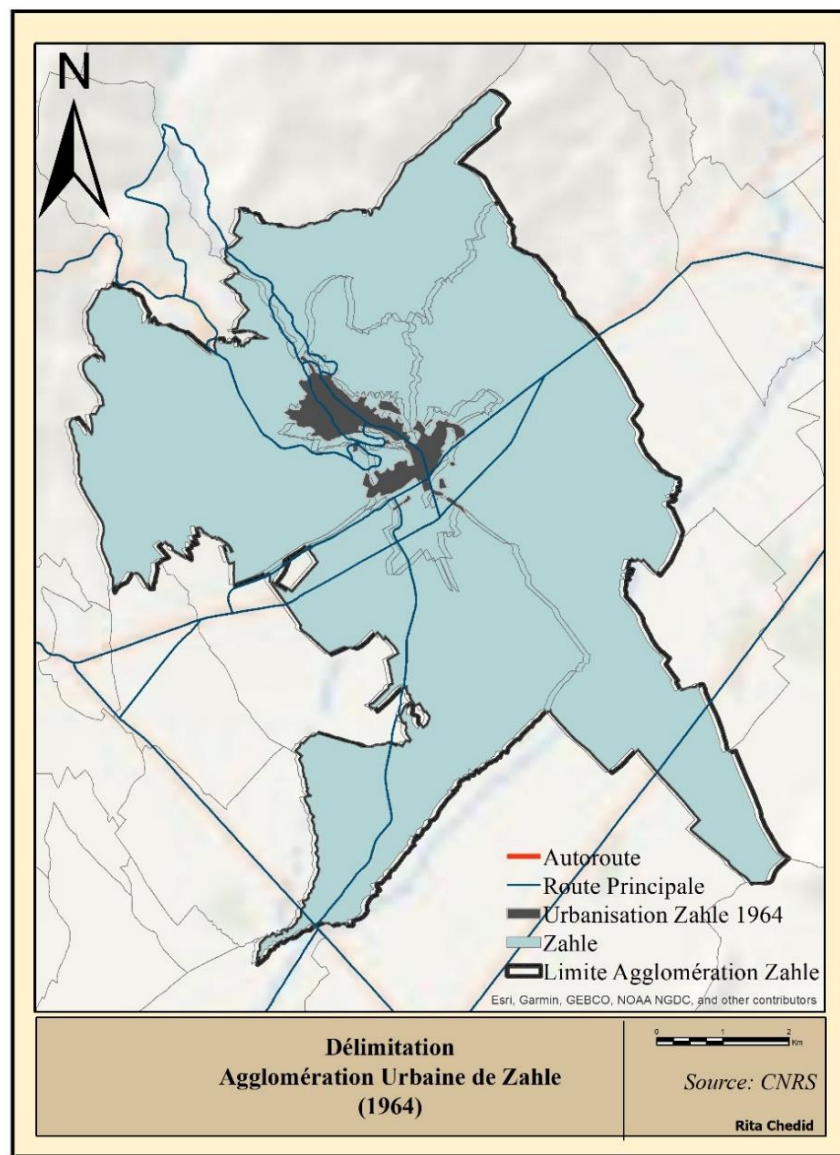
Source : Données CNRS, 1964

1.2. Les agglomérations urbaines sous l'influence directe de Beyrouth (1964)

Il s'agit des agglomérations urbaines de Jbeil, Saida et Zahleh dont le développement dépend de la synergie avec l'aire capitale ou bien de la domination de celle-ci. Au niveau de ces zones, l'urbanisation est agencée autour d'une ville-centre et le long des axes de circulation.

1.2.1. Zahleh 1964

Carte 8 Zahleh 1964



En 1964, Zahleh, chef-lieu du *mohafazat* de la Bekaa et du *caza* qui porte son nom, se développe autour de son centre et le long des axes de circulation.

Zahleh s'étale sur 14 circonscriptions foncières, un seul *caza* et une seule municipalité. Elle occupe une surface de 60 Km² avec une urbanisation de 2 Km².

Comme le montre la carte 8, l'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe l'ensemble des fonctions urbaines, et s'étale le long de la route principale Nord-Est qui mène vers la route internationale vers Damas.

Quoique le contexte à Zahleh se caractérise par la ruralité du fait de la présence de la plaine de la Bekaa, la ville profite non seulement des fonctions urbaines, administratives, culturelles⁵⁸ et économiques, mais aussi de sa proximité de la frontière syrienne pour jouer un rôle de ville relais et de passage entre Damas et Beyrouth. Le pourcentage de l'urbanisation est de 3.33%. En revanche, cette concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre qu'à l'extérieur.

1.2.2. Jbeil 1964

En 1964, Jbeil, chef-lieu du *caza* qui porte son nom, se développe autour de son centre, qui lui-même se développe autour du port, et de part et d'autre de l'autoroute Nord-Sud.

Jbeil s'étale sur cinq circonscriptions foncières, un seul *caza*. Elle occupe une surface de 16 Km² avec une urbanisation de 1 Km².

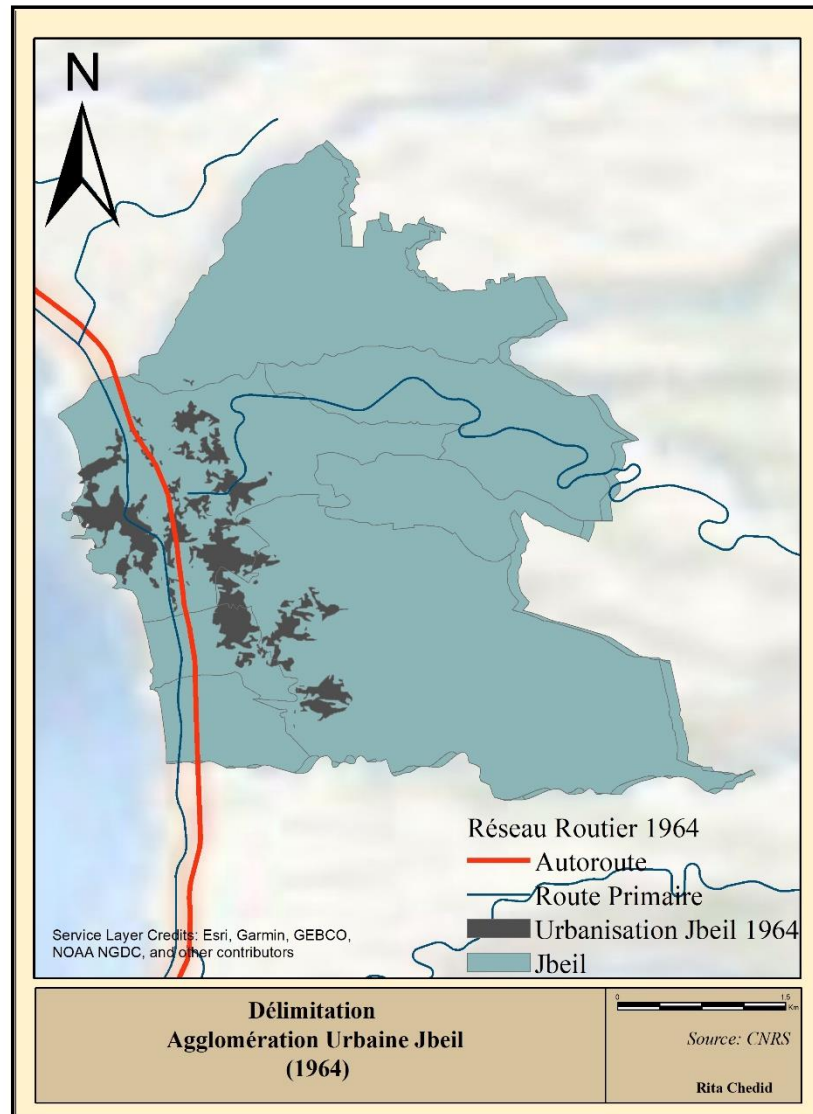
Comme le montre la carte 9, l'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe l'ensemble des fonctions urbaines et surtout le site archéologique et le port avec un étalement de part et d'autre de l'autoroute. Le pourcentage de l'urbanisation est de 6.25%. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre de Byblos où elle atteint 17%.

Une analyse des dynamiques prévalant au niveau de l'agglomération urbaine de Jbeil en 1964, ne clarifie pas la relation entre celle-ci et l'aire centrale de Beyrouth. Il faut, tout de même, attendre

⁵⁸ La présence de l'Université Libanaise ainsi que d'autres universités privées.

les années de guerre pour observer la transformation rapide de cet espace et l'influence de la capitale.

Carte 9 Jbeil 1964

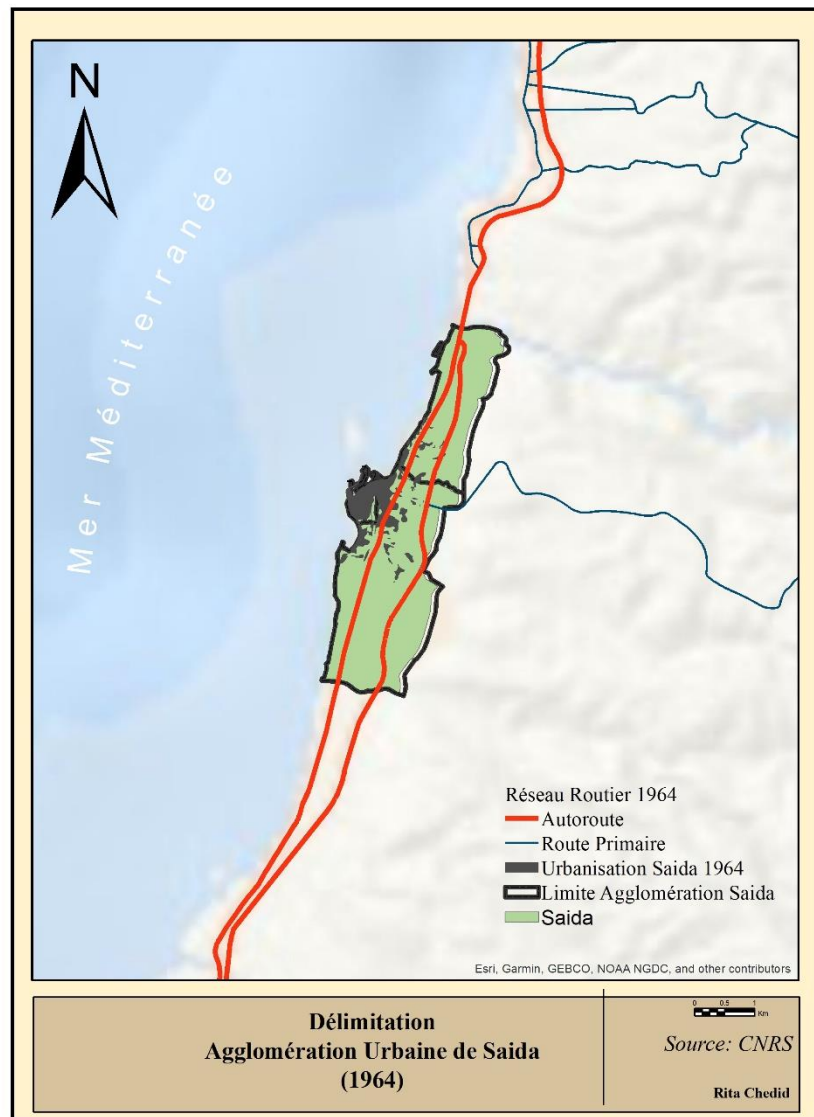


1.2.3. Saida 1964

En 1964, Saida, chef-lieu du caza qui porte son nom et du *mohafazat* du Sud, se développe d'une part, autour de son centre qui regroupe outre l'ensemble des fonctions urbaines, un port ainsi que le site archéologique et d'autre part, le long de l'autoroute Nord Sud (Carte 10).

Saida s'étale sur quatre circonscriptions foncières, un seul caza. Elle occupe une surface de 8 Km² avec une urbanisation de 1 Km². Le pourcentage de l'urbanisation est de 12.50%. En revanche, cette concentration est plus prononcée au niveau de la vieille ville de Saida où elle atteint 68%.

Carte 10 Saida 1964

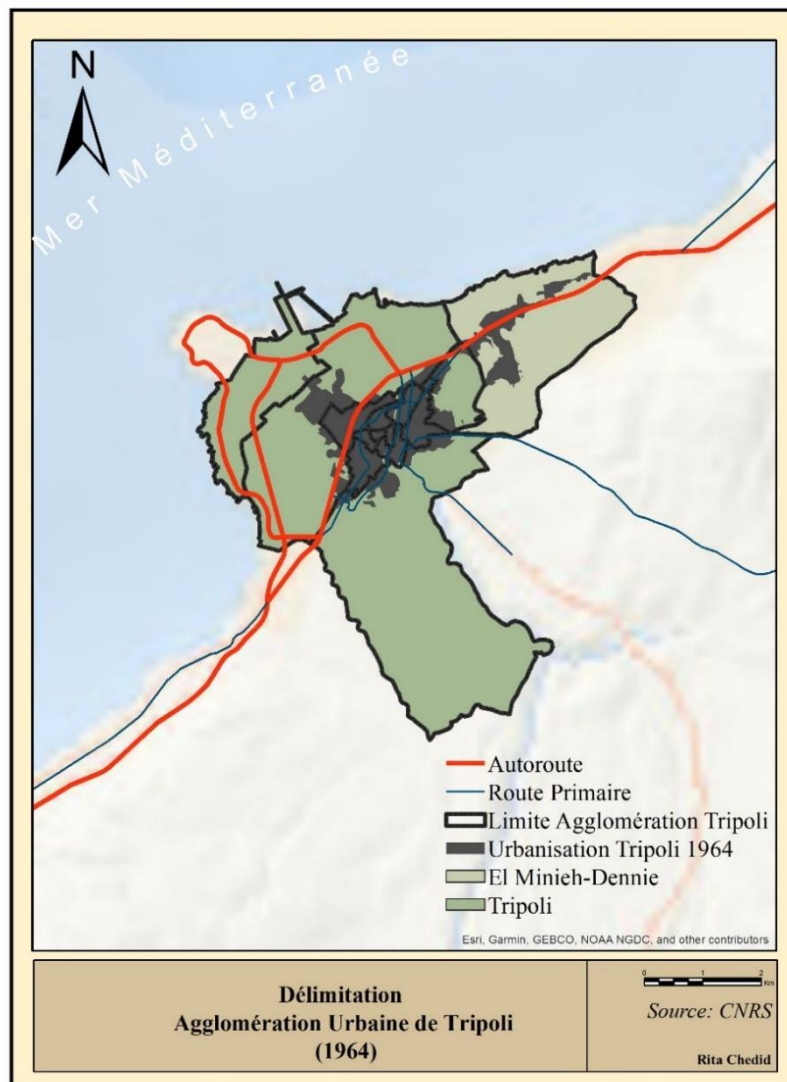


1.3. Les agglomérations éloignées de l'aire capitale : Tripoli Baalbek, Nabatiyeh et Sour (1964)

Outre Tripoli présentant des dynamiques qui lui sont propres, celles prévalant à Baalbek, Nabatiyeh et Sour se ressemblent dans une certaine mesure. Il s'agit de zones où l'urbanisation est agencée autour d'une ville-centre. Dans le cas des agglomérations étudiées, la ville-centre, entourée de petites villes et de villages ruraux, est le chef-lieu du *caza* ou du *mohafazat*.

1.3.1. Tripoli 1964

Carte 11 Tripoli 1964



En 1964, Tripoli, le chef-lieu du *mohafazat* du Nord, se développe autour de son centre et le long des axes de circulation.

Tripoli s'étale sur 14 circonscriptions foncières et deux cazas, Tripoli et Minieh – Dannieh. Elle occupe une surface de 29 Km² avec une urbanisation de 4 Km². Le pourcentage de l'urbanisation est de 13.79%. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre qu'à l'extérieur.

La carte 11 montre que l'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du noyau central de la ville de Tripoli, chef-lieu du *caza* et du *mohafazat*. Tripoli regroupe l'ensemble des fonctions urbaines, et s'étale le long des axes de circulation qui le desservent. Tripoli tisse des relations avec les *cazas* du Nord, Batroun, Zgharta, Akkar, Koura, Becharreh, et dans une certaine mesure avec les villes du littoral syrien. Elle est tout de même moins connectée à la capitale.

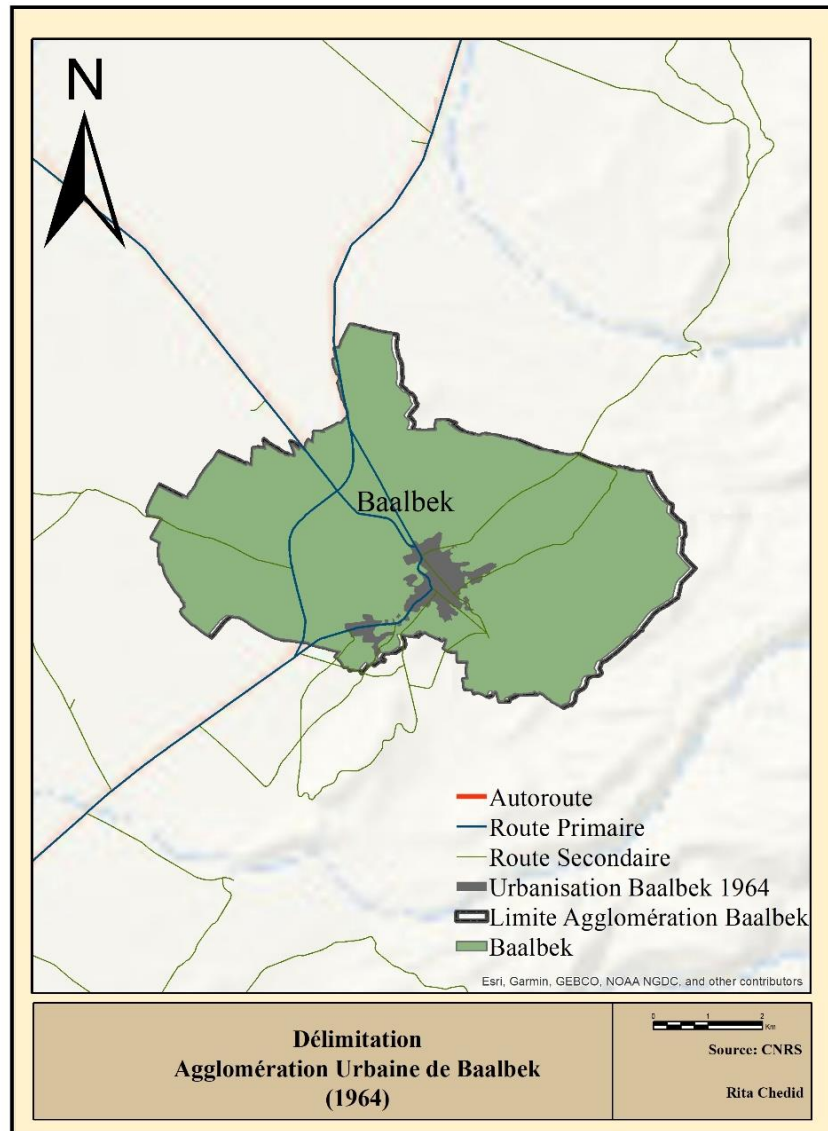
1.3.2. Baalbek 1964

En 1964, Baalbek, chef-lieu du *caza* qui porte son nom, se développe autour de son centre et le long des axes de circulation.

Baalbek s'étale sur une circonscription foncière, un seul *caza* et une seule municipalité. Elle occupe une surface de 37 Km² avec une urbanisation de 2 Km². Le pourcentage de l'urbanisation est de 5.41%. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre qu'ailleurs.

La carte 12 montre que l'ensemble de l'urbanisation d'une part, se concentre autour du centre qui regroupe l'ensemble des fonctions urbaines surtout le site archéologique et d'autre part, s'étale le long de l'axe routier Sud-Ouest.

Carte 12 Baalbek 1964



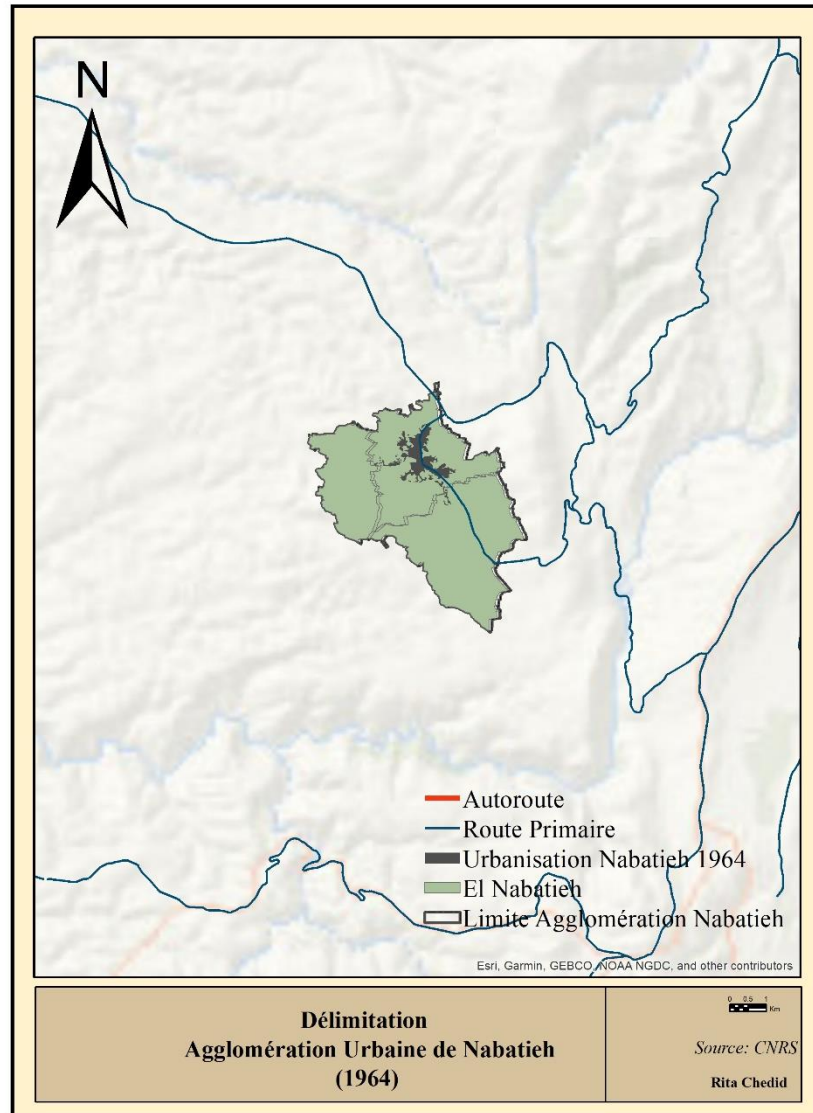
1.3.3. Nabatiyeh 1964

En 1964, Nabatiyeh, chef-lieu du caza qui porte son nom, se développe autour de son centre et de part et d'autre de la route Nord-Sud.

La carte 13 montre que Nabatiyeh s'étale sur trois circonscriptions foncières, un seul caza. Elle occupe une surface de 19 Km² avec une urbanisation de 1 Km². Le pourcentage de l'urbanisation

est de 5.26%. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre où elle atteint 14%.

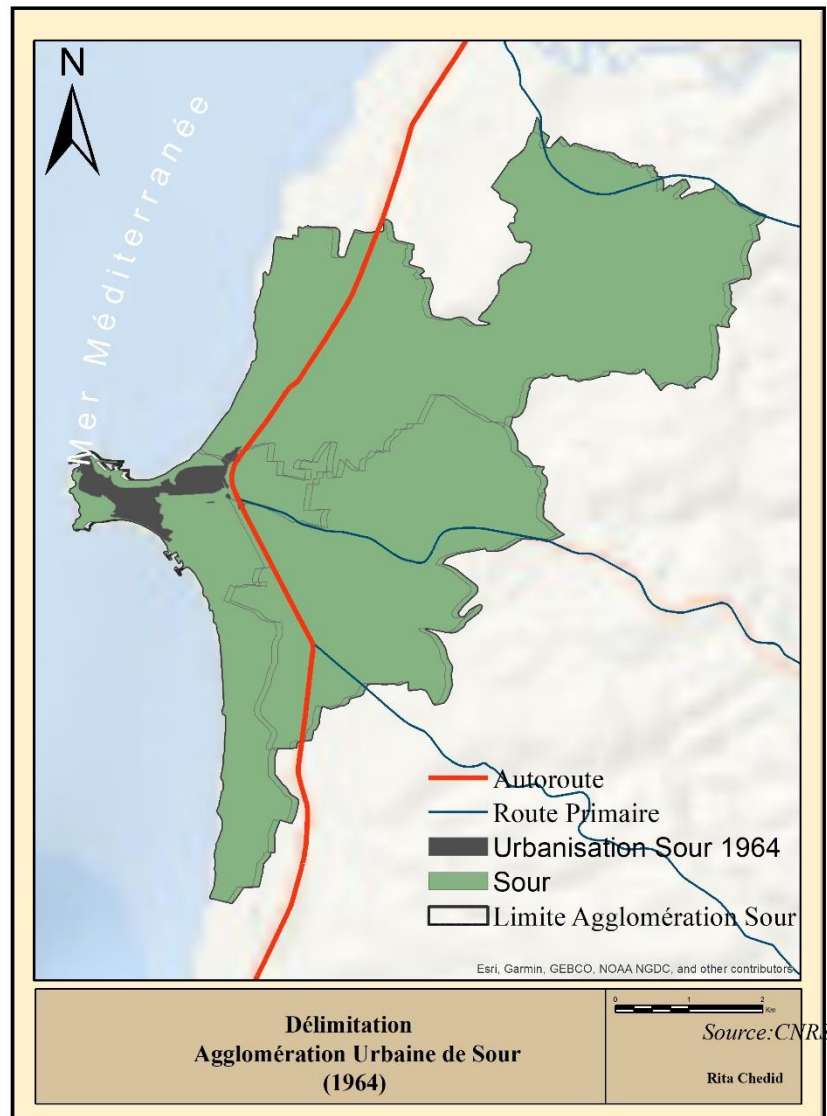
Carte 13 Nabatiyeh 1964



L’ensemble de l’urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe l’ensemble des fonctions urbaines et le long de l’axe de circulation qui la connecte aux localités et villes du Sud.

1.3.4. Sour 1964

Carte 14 Sour 1964



En 1964, Sour, chef-lieu du *caza* qui porte son nom, se développe autour de son centre et, de part et d'autre, de la route Est-Ouest qui mène à Nabatiyeh.

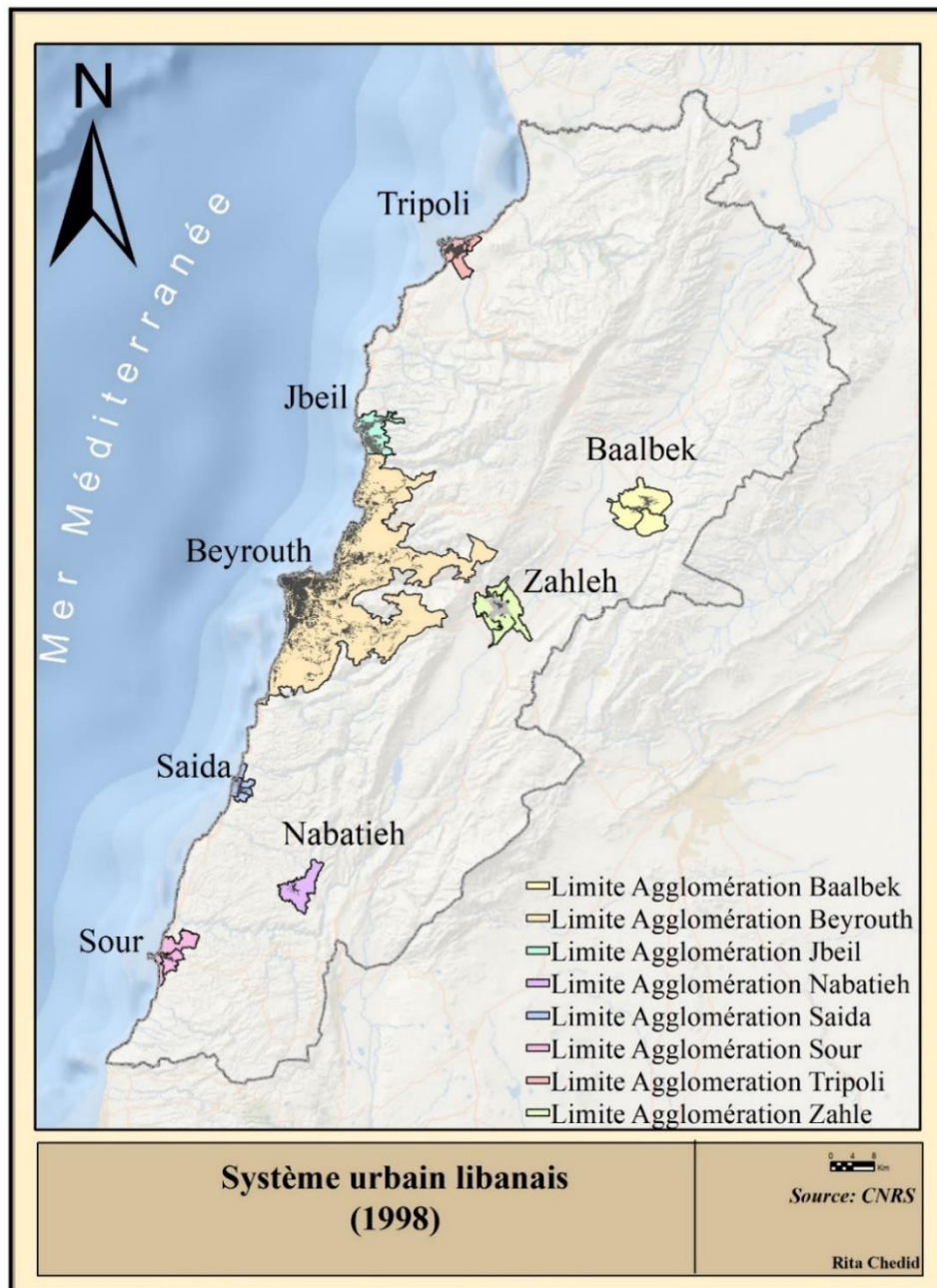
Sour s'étale sur quatre circonscriptions foncières, un seul *caza*. Elle occupe une surface de 35 Km² avec une urbanisation de 1 Km². Le pourcentage de l'urbanisation est de 2.86%. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la vieille ville de Tyr où elle atteint 12%.

La carte 14 montre que l'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe l'ensemble des fonctions urbaines ainsi que ses deux ports et le long de l'axe de circulation qui la connecte aux localités et villes du Sud.

2. Le système urbain libanais en 1998

En 1998, le tableau 5 et la carte 15 montrent que les huit agglomérations principales occupent en tout une superficie de 960 Km², soit 9.36% de la surface totale du Liban.

Carte 15 Le système urbain libanais en 1998



En 1998, Beyrouth apparaît nettement au sommet de la hiérarchie. L'agglomération capitale, avec une superficie totale est de 666 Km² polarise 120 Km² d'urbanisation, soit 80.53% de la surface urbanisée par les huit espaces urbains principaux. L'agglomération capitale est suivie, à distance par Tripoli (8 Km² d'urbanisation), Jbeil devient troisième (5 Km² d'urbanisation) puis Zahleh (5 Km² d'urbanisation), Baalbek (4 Km² d'urbanisation), Saida (3 Km² d'urbanisation), Sour (2 Km² d'urbanisation), et finalement Nabatiyeh (2 Km² d'urbanisation).

Tableau 5 Le système urbain libanais en 1998

	CF	Urbanisation (Km ²)	Agglomération (Km ²)	PCT Urbanisation
Beyrouth	240	120	666	18.02%
Tripoli	18	8	30	26.67%
Jbeil	15	5	37	13.51%
Zahleh	16	5	65	7.69%
Baalbek	3	4	76	5.26%
Saida	7	3	17	17.65%
Sour	4	2	35	5.71%
Nabatiyeh	4	2	34	5.88%
Total	308	149	960	15.52%

Source : Données CNRS, 1998

2.1.L'aire centrale de Beyrouth (1998)

L'analyse des dynamiques spatiales au niveau de l'aire centrale de Beyrouth pour l'année 1998, dénote une mutation spatiale induite par un ensemble de dynamiques renforçant l'attractivité résidentielle. Les nouvelles frontières de l'aire centrale de Beyrouth, en 1998, ne sont pas uniquement le fruit des blessures de la guerre, mais aussi de la reconstruction. Entre 1964 et 1998, se sont succédées au Liban trois périodes. La première période s'étale entre 1964 et 13 avril 1975⁵⁹ qui se caractérise par une certaine prospérité économique. La deuxième période concerne les années de guerre entre 1975 – 1990, se caractérisant par l'insécurité et le chaos. La troisième période est celle allant de la fin de l'année 1990 jusqu'à 1998. Cette étape se caractérise par la reconstruction, surtout celle du centre-ville de Beyrouth qui est très controversée. Cette dernière, tout à fait comme la guerre, a laissé son empreinte sur l'espace urbain.

⁵⁹ Date de déclenchement de la guerre civile

Tableau 6 L'aire centrale de Beyrouth -1998

Caza	CF	Urbanisation (Km ²)	Agglomération (Km ²)	PCT
Aley	50	23	174	13.22%
Baabda	38	24	119	20.17%
Beyrouth	13	17	21	80.95%
Chouf	2	2	17	11.76%
Metn	80	37	196	18.88%
Jbeil	2	1	11	9.09%
Kesrouan	55	16	128	12.50%
Total	240	120	666	18.02%

Source : Données CNRS, 1998

La guerre civile au Liban ne s'est pas déclenchée du jour au lendemain. Une série d'événements ont conduit à l'éclatement des combats le 13 avril 1975. Les conflits régionaux, notamment, suite à la guerre des cinq jours avec les israéliens, en 1967, conduisent à un afflux de miliciens palestiniens⁶⁰. Par ailleurs d'autres facteurs, comme les tensions politiques locales, l'invasion israélienne de certaines localités dans le Sud du Liban et la Bekaa, à partir de 1973, conduisent à la déstabilisation de la paix et de la prospérité économique du pays et, surtout celle de l'aire centrale de Beyrouth. Celle-ci devient le refuge de migrants internes et externes fuyant la pauvreté, les conflits, les persécutions, les clivages et l'occupation. En revanche, cette pluralité communautaire, conjuguée à la tension entre les différents clans politiques conduit à la création de milices. Les conditions de précarité prévalant dans certains de ces quartiers favorisent la mobilisation des milices et les affrontements qui conduisent au déclenchement de la guerre civile entre 1975 et 1990.

L'arrêt des hostilités marque le début du processus de reconstruction ciblant, d'une part, le centre-ville de Beyrouth dévasté, et d'une autre part, le reste de la ville. Ce qui oppose l'urbanisme privé, au niveau de centre-ville, à l'urbanisme public.

Quelles sont les implications de la succession de périodes sur l'espace de l'aire centrale de Beyrouth ?

⁶⁰ Ces miliciens appartenaient à l'époque à l'Organisation pour la Libération de la Palestine (OLP)

L'instabilité sécuritaire et politique, la guerre civile et la reconstruction ont eu des répercussions sur l'ensemble de l'aire centrale de Beyrouth. Jusqu'à 1990, la guerre et les conflits communautaires produisent de nouvelles formes et configurations spatiales.

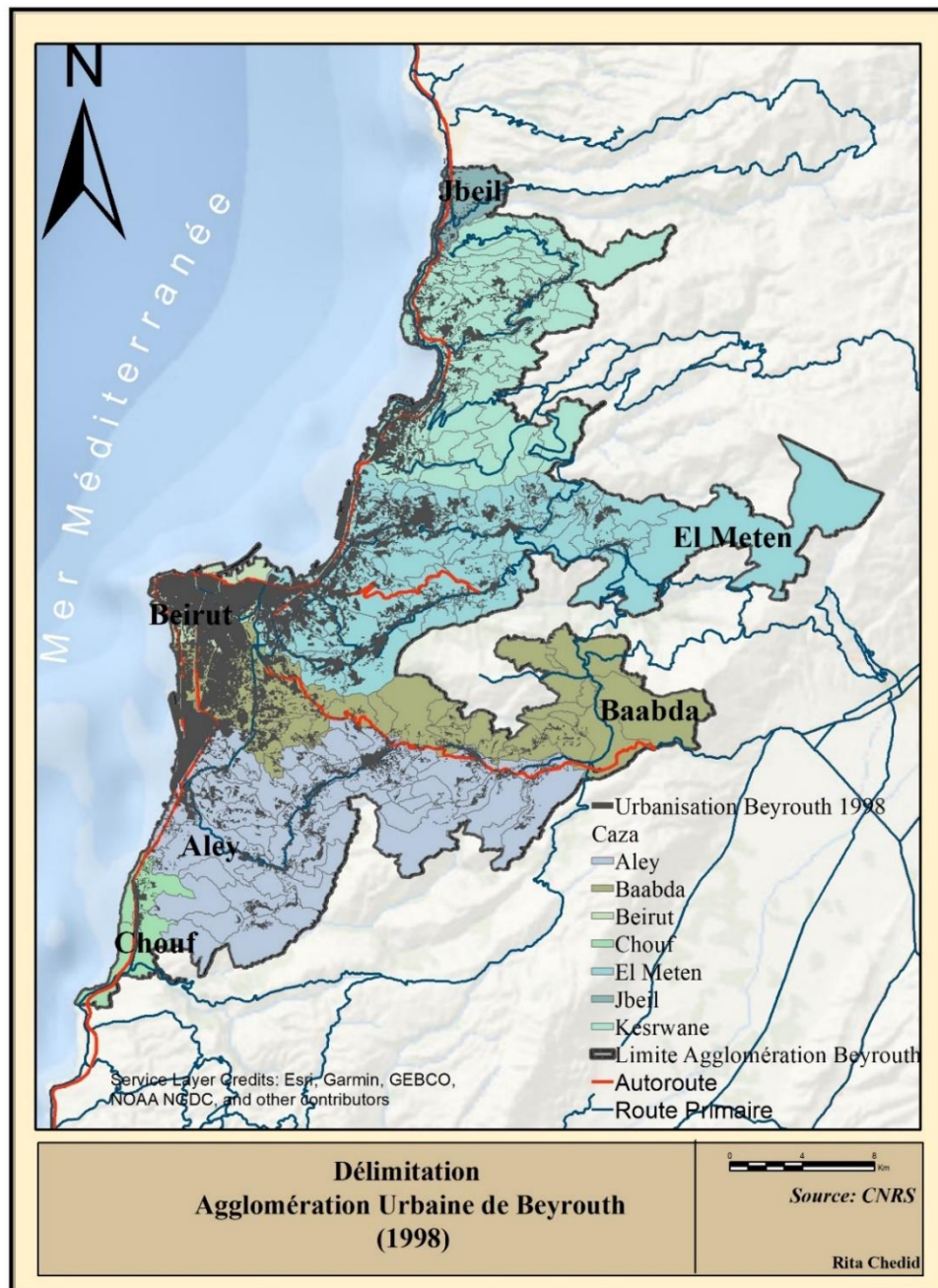
Les nouvelles lignes de front et la dévastation du centre-ville de Beyrouth favorisent de nouvelles formes de migration créant des territoires confessionnels séparés par une ligne de démarcation. La ville, dans ses secteurs Est et Ouest, connaît une prolifération des quartiers défavorisés et irréguliers. Au niveau de la banlieue Est, l'espace est marqué par le camps de réfugiés arméniens à Bourj Hammoud et les camps de réfugiés palestiniens de Tal el Zaatar et de Dbayeh. En outre, les bidonvilles de Nabaa et de la Quarantaine, accueillent au début, des migrants libanais du Sud du pays, des palestiniens et des syriens. Durant la guerre, des populations ont été remplacés par des réfugiés chrétiens surtout originaires du Chouf et d'Aley. Au niveau de la banlieue Sud, des camps de réfugiés palestiniens s'implantent à Mar Elias, Sabra, Chatila et Borge el Berajneh. Les quartiers informels se situent au Sud de la capitale à Ouzaï, le long du littoral à proximité de l'aéroport. La période de la guerre conduit aussi à une densification spectaculaire du tissu urbain de la banlieue Sud, qui accueille des réfugiés et des migrants chiites, originaires, principalement du Sud du Liban et de la Bekaa.

Plus loin, au niveau de la périphérie Est de Beyrouth, la dynamique est différente. La périphérie Est et surtout le *caza* de Kesrouan et une partie du littoral Jbeil, devient un refuge pour la population chrétienne désirant fuir les hostilités. Par conséquent, le littoral Nord, s'étendant jusqu'à Halate⁶¹, et les hauteurs de Kesrouan, allant jusqu'à 1550 mètres d'altitude, se trouvent déjà fusionnés avec l'aire capitale.

Les deux secteurs de la ville, Est et Ouest, tournent le dos au centre-ville dévasté. Le déclin du centre-ville s'accompagne durant la guerre par le développement de nouvelles centralités : Achrafieh, Jedeideh, Zalka, Dora et Jounieh à l'Est de Beyrouth, Verdun, Mar Elias et Chiah à l'Ouest de Beyrouth.

⁶¹ Appartenant au *caza* de Jbeil

Carte 16 Délimitation Beyrouth (1998)



La carte 16 et tableau 6 montrent que l'aire centrale de Beyrouth atteint les *casas* de Jbeil et de Kesrouan se trouvant au Nord de la capitale. En parallèle, l'aire capitale poursuit son expansion vers l'arrière-pays pour atteindre de nouvelles localités situées plus que 1 000 mètres d'altitude.

201 circonscriptions foncières s'annexent à Beyrouth. Entre 1964 et 1998, le taux de croissance spatiale est de 3.43% par an soit, en moyenne, près de 11.35 km²/an. Cette expansion renforce les centralités urbaines déjà existantes et en crée de nouvelles convergeant vers la capitale.

En parallèle, quoique la surface totale de l'aire capitale ait augmenté de 3.13 fois en 34 ans, la surface de l'urbanisation n'a même pas doublé. En effet, l'urbanisation affiche un taux de croissance de 1.98% par soit une croissance moyenne de 1.65 Km² par an. L'écart entre le taux de croissance de l'urbanisation et celui de la surface totale montre que Beyrouth s'est plutôt dilatée que densifiée.

Le pourcentage de l'urbanisation est inégalement distribué sur les *cazas* composant l'aire centrale de Beyrouth. La capitale, dans ces limites administratives, affiche le taux d'urbanisation le plus élevé avec 80.95%. La différence dans le taux d'urbanisation de la ville, entre 1964 et 1998, est due, d'une part, aux destructions qui ont eu lieu pendant la guerre, et d'autre part, aux démolitions qui ont accompagné le processus de reconstruction. L'urbanisation à Baabda s'est poursuivie, mais avec un rythme moins soutenu (20.17%), quoique 28 circonscriptions foncières fassent partie maintenant de Beyrouth. En 1998, Kesrouan et Jbeil sont annexés à l'aire centrale de Beyrouth. Cette juxtaposition est principalement due à la guerre ; ces deux *cazas*, loin des lignes de front, ont constitué pendant les années de conflit, un refuge pour les chrétiens de Beyrouth. Le taux d'urbanisation de Kesrouan atteint 12.5% alors que celui de Jbeil est de 9.09%.

Quant au Metn, en 1998, 77 circonscriptions foncières font partie de l'aire centrale de Beyrouth. Toutefois, le pourcentage de l'urbanisation n'est autre que 18.88%. Au Sud, l'aire centrale de Beyrouth s'étend jusqu'à Damour au Chouf où le pourcentage de l'urbanisation est de 11.76%.

2.2. Les Agglomérations urbaines sous l'influence directe de Beyrouth

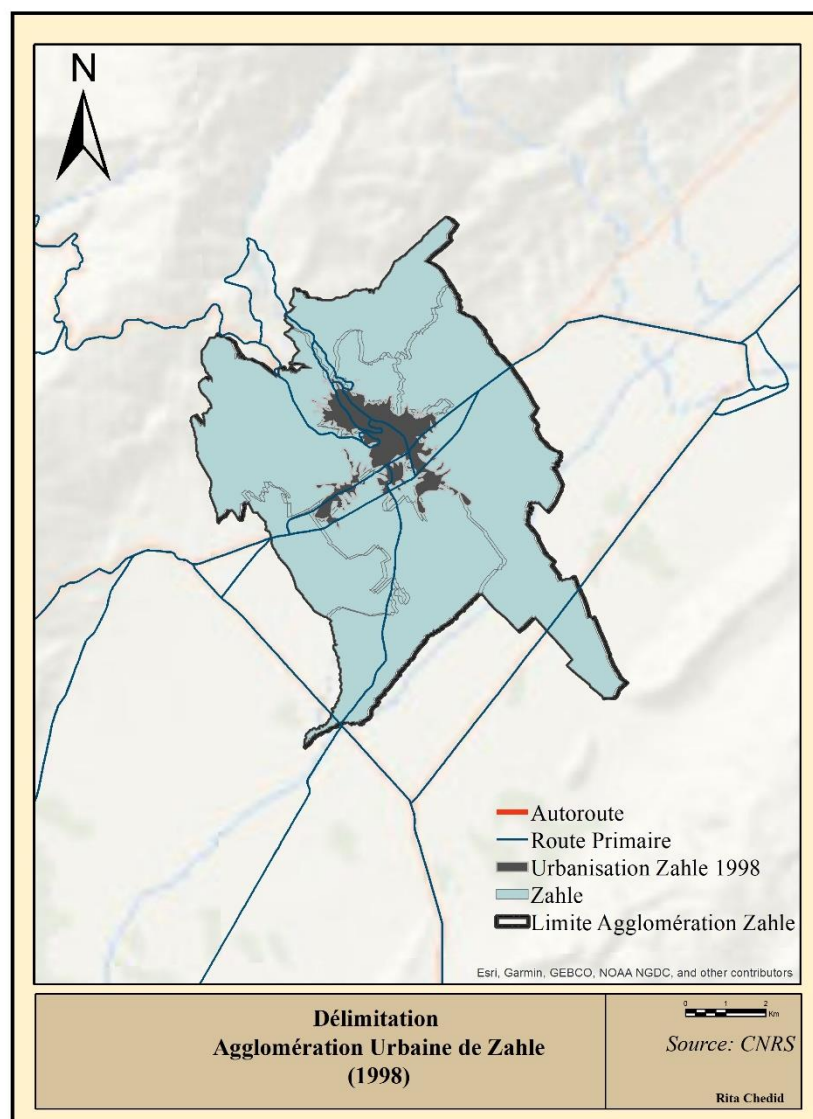
Entre 1996 et 1998, l'évolution urbaine se caractérise par une croissance de la surface de l'urbanisation, quoiqu'à des taux modérés, et une variation dans les rangs hiérarchiques. La guerre, la reconstruction ainsi que l'occupation israélienne du Sud du Liban ont eu leur impact sur la croissance de l'urbanisation et la redistribution de la hiérarchie territoriale.

2.2.1. Zahleh 1998

En 1998, Zahleh, chef-lieu du *mohafazat* de la Bekaa, poursuit son développement autour de son centre et le long des axes de circulation.

La carte 17 montre que Zahleh s'étale sur 16 circonscriptions foncières contre 14 en 1964. L'agglomération se déploie sur un seul *caza* et une seule municipalité.

Carte 17 Zahleh 1998



Zahleh occupe une surface de 65 Km² contre 60 Km² en 1964. La surface de l'urbanisation atteint 5 Km² contre 2 Km² en 1964. Ainsi, la tendance est à la densification plutôt qu'à l'étalement. L'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe les fonctions urbaines, et s'étale le long des axes de circulation, notamment la route principale Est-Ouest qui mène vers la route internationale vers Damas.

La ville continue à profiter de sa proximité de la frontière syrienne pour jouer un rôle de ville relais et de passage entre Damas et Beyrouth. Le pourcentage de l'urbanisation est de 7.69% contre 3.33% en 1964. En revanche, la concentration est toujours plus prononcée au niveau de la ville-centre qu'à l'extérieur.

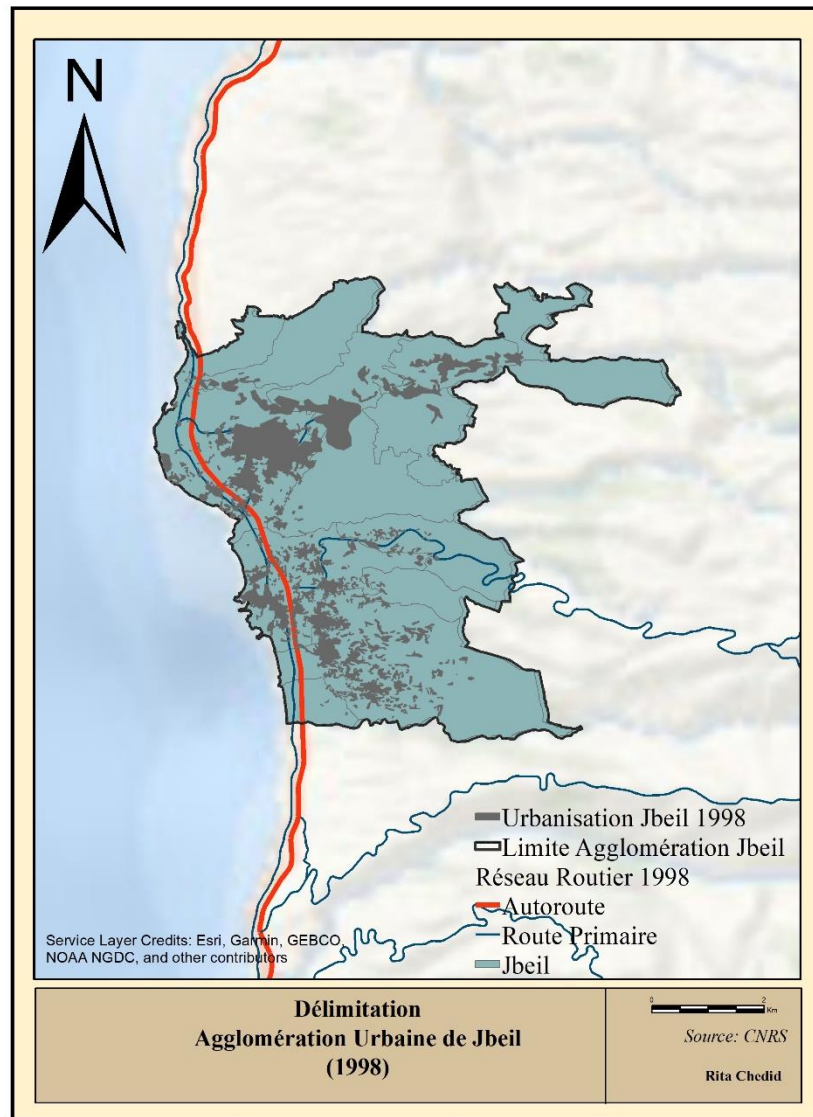
2.2.2. Jbeil 1998

L'examen de la Carte 18 montre qu'entre 1964 et 1998, Jbeil connaît de nouvelles dynamiques de croissance urbaine. L'agglomération se développe, non seulement, autour de son centre, chef-lieu du caza, et de part et d'autre de l'autoroute Nord-Sud, mais s'étale vers l'est pour conquérir de nouvelles localités.

En 1998, Jbeil s'étale sur quinze circonscriptions foncières contre seulement cinq en 1964. Elle occupe une surface de 37 Km² contre 16 Km², en 1964. L'urbanisation passe de 1 Km² à 5 Km². La croissance de la région urbaine de Jbeil est le fruit d'un double processus d'exode rural et urbain. Le pourcentage de l'urbanisation passe de 6.25% à 1351%. La concentration est de 25% à Jbeil et Hbeline et atteint 30% à Amchite.

Deux facteurs sont à l'origine de cette dynamique de développement vers l'Est. D'une part, la construction de l'axe routier, connectant le littoral aux hauteurs de Jbeil, les pistes de ski de Lakloul et le sanctuaire Saint-Charbel, lieu de pèlerinage célèbre, oriente la demande vers cette région. D'autre part, cette région fut un refuge pour des migrants fuyant les hostilités à Beyrouth et dans la montagne libanaise, surtout que le foncier constructible est disponible en abondance et à des prix nettement inférieurs à ceux prévalant dans la capitale.

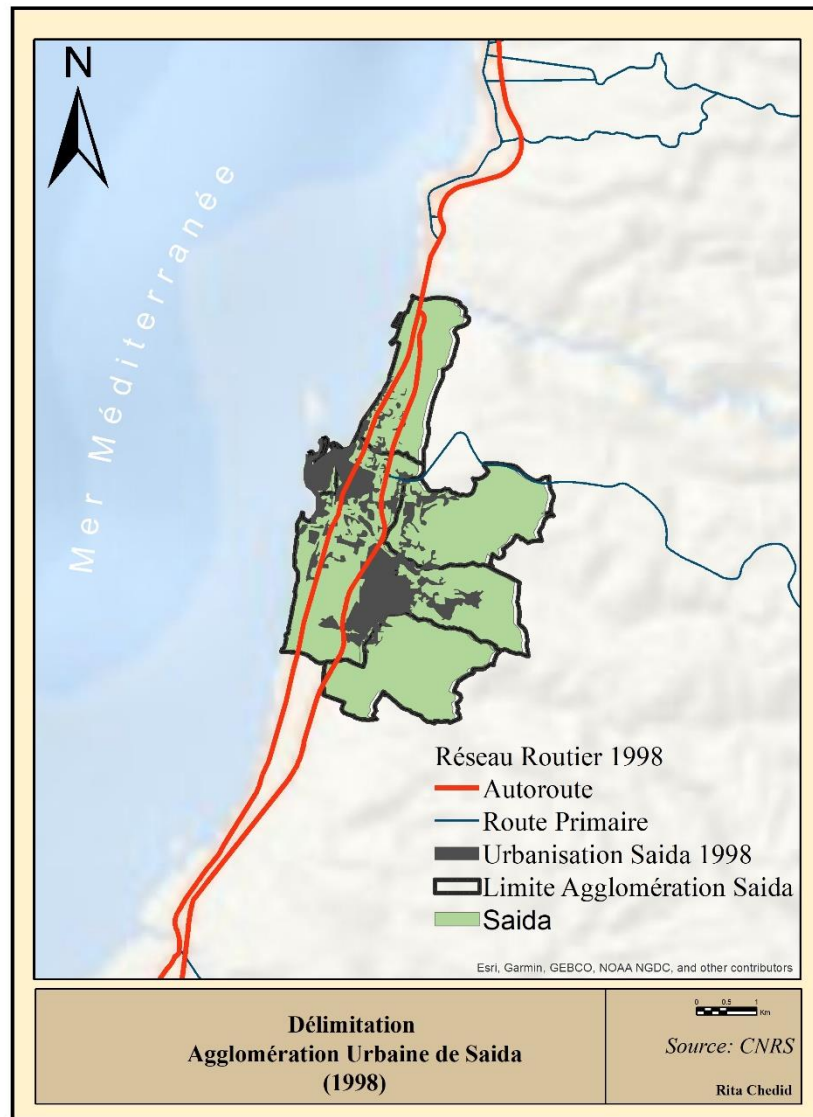
Carte 18 Jbeil 1998



2.2.3. Saida 1998

L'entrée du président Hariri, originaire de la ville de Saida, sur la scène politique dans les années 80 et sa nomination à tête de cinq gouvernements entre 1992 et 2004, fait profiter à la région de Saida en termes d'investissements renforçant son attractivité.

Carte 19 Saida 1998



En 1998, une nouvelle morphologie urbaine se met en place se caractérisant par deux tâches urbaines. La première autour de son centre et le long de l'ancien axe de circulation Nord-Sud alors que la deuxième à l'Est d'un nouveau boulevard parallèle à l'ancien.

L'analyse cartographique (carte 19) montre que la région de Saida s'étale sur sept circonscriptions foncières contre quatre en 1964 et un seul caza. Elle occupe une surface de 17 Km² contre 8 Km² en 1994, avec une urbanisation de 3 Km² contre 1 Km² en 1964.

L'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe, outre l'ensemble des fonctions urbaines, un port ainsi que le site archéologique et le long des deux axes de circulation.

Le pourcentage de l'urbanisation atteint 17.65% en 1998 contre 12.5% en 1964. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la vieille ville de Saida (74%) et à l'Est, au niveau de Miemieh où elle atteint 24%. La concentration est plus prononcée au niveau du camp de réfugiés palestiniens Aïn el Helweh, établi depuis 1948, et faisant partie de la localité de Miemieh. Au niveau du camp, le pourcentage de l'urbanisation dépasse 75%.

2.3. Les agglomérations éloignées de la capitale (1998)

2.3.1. Tripoli 1998

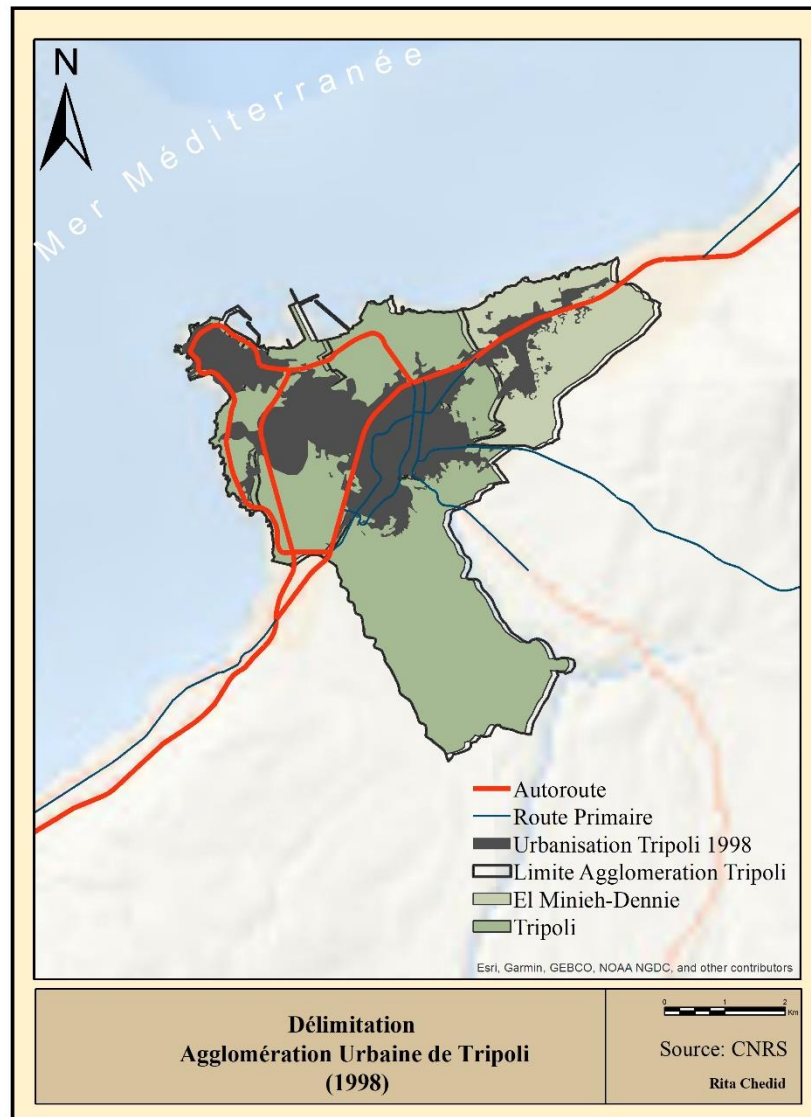
En 1998, Tripoli, le chef-lieu du *mohafazat* du Nord, poursuit son développement autour de son centre et le long des axes de circulation.

L'analyse de la carte 20 montre que Tripoli s'étale sur 18 circonscriptions foncières contre 14 en 1964 et deux cazas, Tripoli et Minieh – Dannieh. L'expansion de l'urbanisation s'est produite plutôt selon un processus de densification. Elle occupe une surface de 30 Km² contre 29 alors que la surface de l'urbanisation passe de 4 Km², en 1964, à 8 Km², en 1998.

L'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe l'ensemble des fonctions urbaines, et s'étale le long des axes de circulation qui le desservent.

Le pourcentage de l'urbanisation passe de 13.79% à 26.67%. Cependant, la densification est plus prononcée au niveau quartier du centre qu'en périphérie. Elle se rapproche de 100% dans les quartiers comme Tell, Zehrieh, Al-Hadid, Tebbaneh.

Carte 20 Tripoli 1998

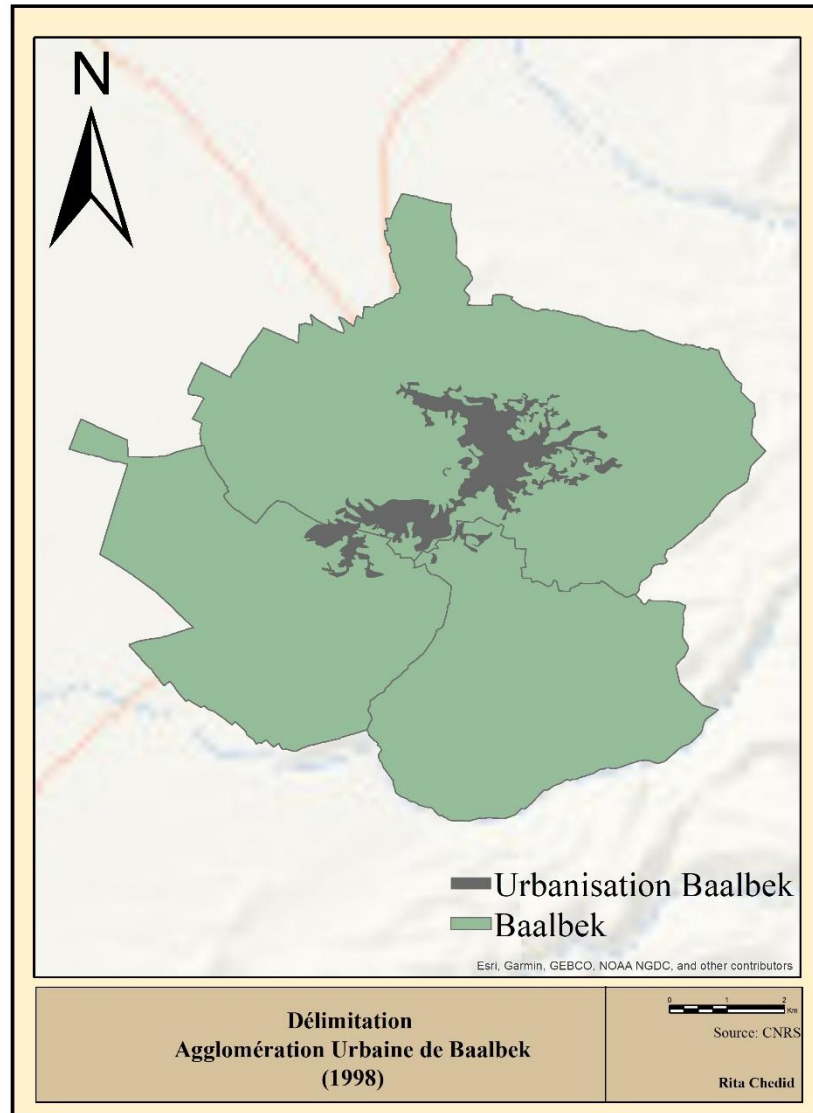


2.3.2. Baalbek 1998

Entre 1964 et 1998, Baalbek perd la quatrième position et devient cinquième de la hiérarchie territoriale. Comme Baalbek est une région dont l'économie est principalement basée sur le tourisme et l'agriculture, elle se trouve affectée durant cette période. En effet, l'absence de politiques étatiques renforçant le secteur primaire, conjuguée à la perte d'emplois dans le secteur

touristique, à cause de la guerre, affectent l'attractivité résidentielle et entraînent un exode rural vers la capitale.

Carte 21 Baalbek 1998



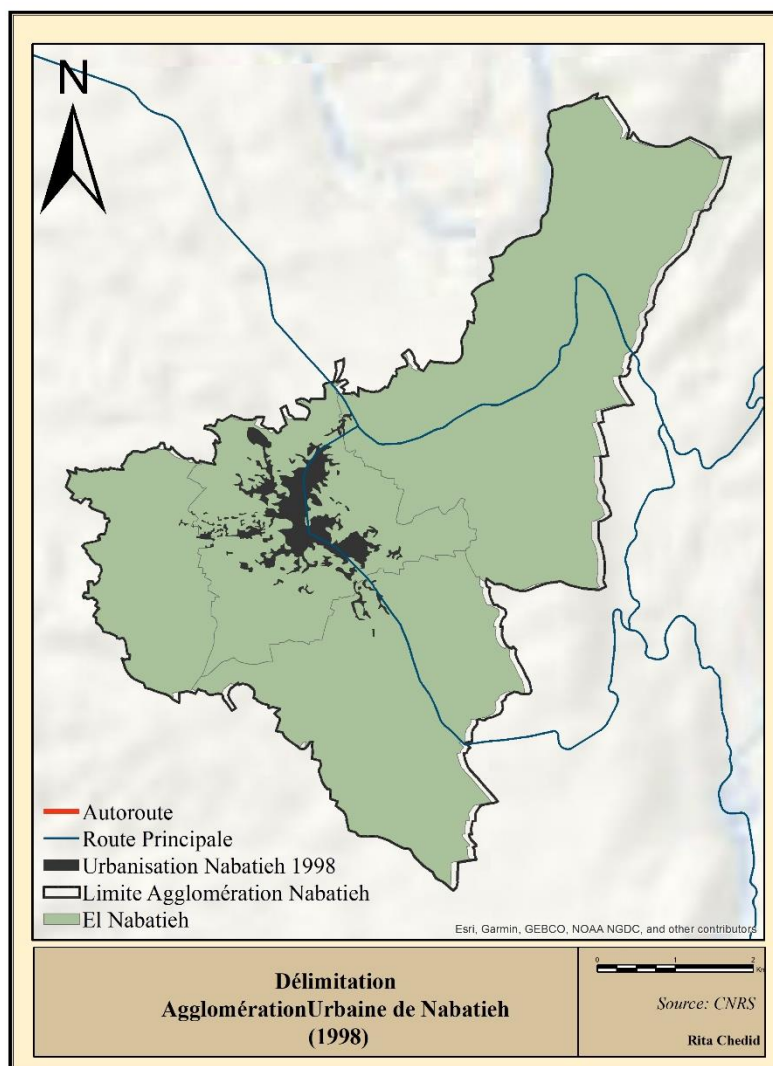
Toutefois, Baalbek poursuit son développement autour du centre et le long des axes de circulation. En 1998, Baalbek s'étale sur trois circonscriptions foncières contre une en 1964, un seul caza (cf. Carte 21). Elle occupe une surface de 76 Km² contre 37 Km² en 1964, avec une urbanisation de 4 Km² contre 2 Km², en 1964. L'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui

regroupe l'ensemble des fonctions urbaines et surtout le site archéologique et s'étale le long de l'axe routier Sud-Ouest.

Le pourcentage de l'urbanisation est de 5.26% contre 5.41% en 1964. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre où elle atteint 10%.

2.3.3. Nabatiyeh 1998

Carte 22 Nabatiyeh 1998



En 1998, une bonne partie de la zone urbaine de Nabatiyeh est sous l'occupation israélienne. Ce qui rend certains espaces de l'agglomération inaccessibles et constitue, par conséquent, un frein à la croissance spatiale de cette région.

Nabatiyeh (Carte 22) se développe autour de son centre et de part et d'autre de la route Est-Ouest et Nord-Sud quoiqu'entravée à ce niveau par l'occupation israélienne. Nabatiyeh s'étale sur quatre circonscriptions foncières contre trois en 1964 et un seul caza. Elle occupe une surface de 34 Km² contre 19 Km², en 1964 avec une surface d'urbanisation de 2 contre 1 Km².

Vu que l'étalement de l'agglomération n'ait pas été accompagné par une croissance de l'urbanisation du même taux, Nabatiyeh connaît une très légère augmentation du pourcentage de l'urbanisation. Cette concentration devient 5.88% contre 5.26%. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre où elle atteint 18%.

2.3.4. Sour 1998

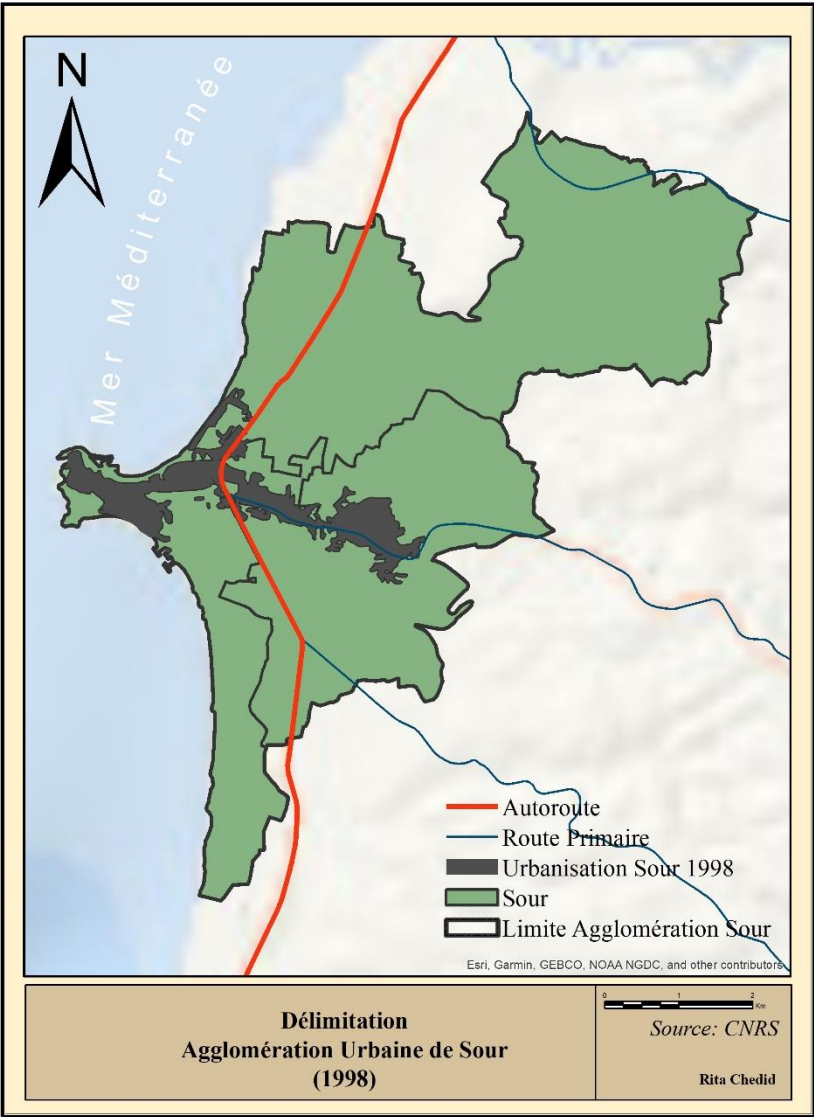
L'occupation israélienne des cazas du Sud du Liban constitua un frein à l'évolution de l'urbanisation dans ces cazas. L'urbanisation s'est concentrée dans les zones non occupées alors que les zones sous occupation israélienne n'ont presque pas connu de croissance spatiale.

Ceci est aussi le cas de la région de Sour où la croissance spatiale se caractérise par une relative invariance.

En 1998, la carte 23 montre que l'agglomération de Sour poursuit son développement autour de la vieille ville de Tyr et le long de l'axe Est-Ouest qui mène à Nabatiyeh et se trouve dans le prolongement de la vieille ville. Sour s'étale sur quatre circonscriptions foncières en 1964 et un seul caza. La surface de l'agglomération reste 35 Km² alors que l'urbanisation passe de 1 Km² de 2 Km².

Le pourcentage de l'urbanisation est de 5.71% contre 2.86% en 1964. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville de Tyr où elle atteint 20%.

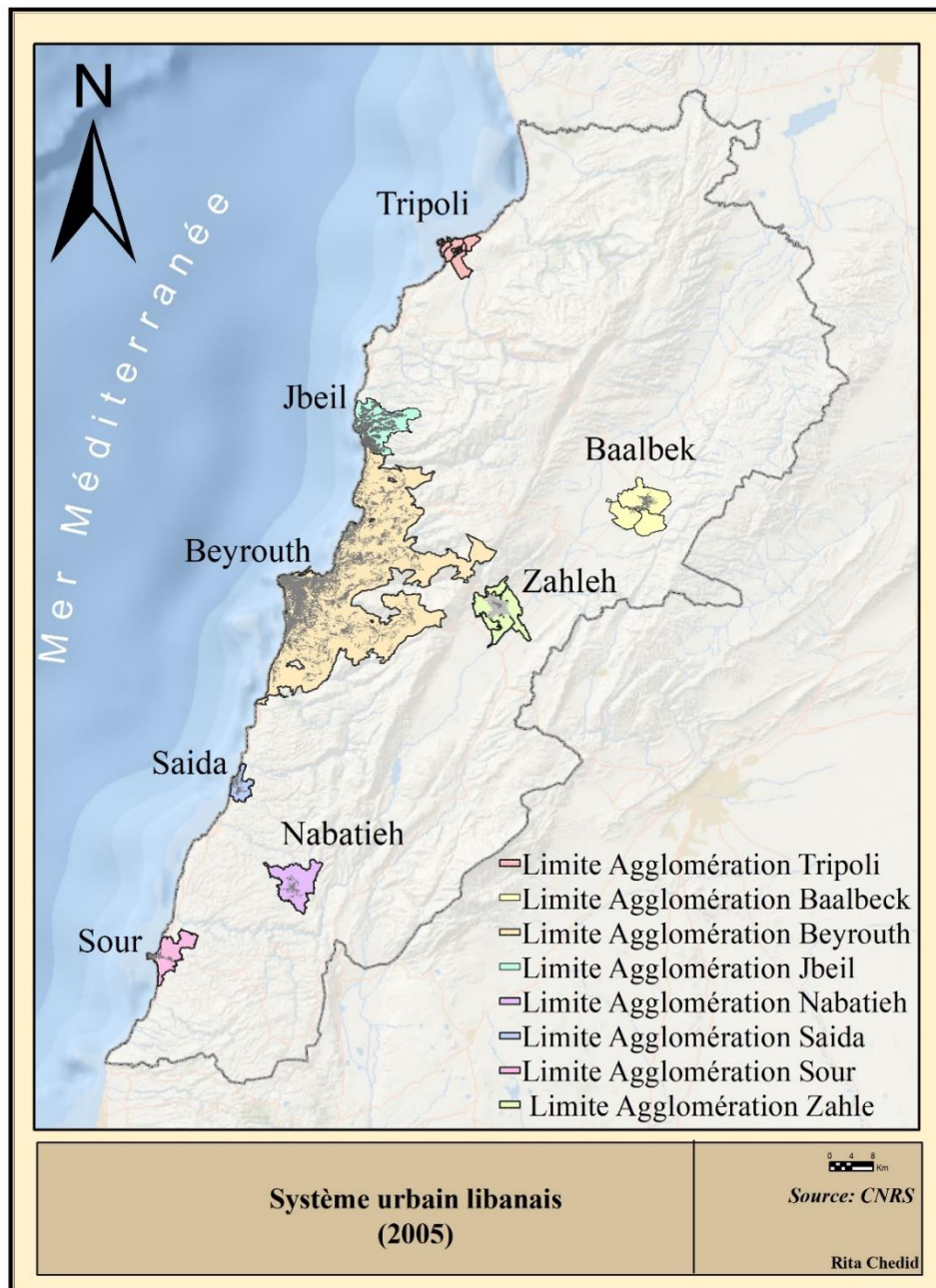
Carte 23 Sour 1998



3. Le système urbain libanais en 2005

En 2005, la carte 24 et le tableau 7 montrent que les huit agglomérations principales occupent en tout une superficie de 1069.72 Km², soit 10.23% de la surface totale du Liban.

Carte 24 Le système urbain libanais en 2005



Beyrouth apparaît nettement au sommet de la hiérarchie. L'agglomération capitale, avec une superficie totale est de 705 Km² polarise 163 Km² d'urbanisation, soit 76.69% de la surface urbanisée par les huit espaces urbains principaux. L'agglomération capitale est suivie, à distance par Tripoli (14 Km² d'urbanisation), Jbeil (13 Km² d'urbanisation) puis Baalbek (6 Km² d'urbanisation), Zahleh (5 Km² d'urbanisation), Saida (4 Km² d'urbanisation), Nabatiyeh (4 Km² d'urbanisation), et finalement Sour (3 Km² d'urbanisation).

Tableau 7 le système urbain libanais en 2005

	CF	Urbanisation (Km ²)	Agglomération (Km ²)	PCT Urbanisation
Beyrouth	252	163	706	23.09%
Tripoli	21	14	51	27.45%
Jbeil	31	13	70	18.57%
Baalbek	3	6	76	7.89%
Zahleh	16	5	65	7.69%
Saida	7	4	17	23.53%
Nabatiyeh	7	4	51	7.84%
Sour	4	3	35	8.57%
Total	341	212	1071	19.79%

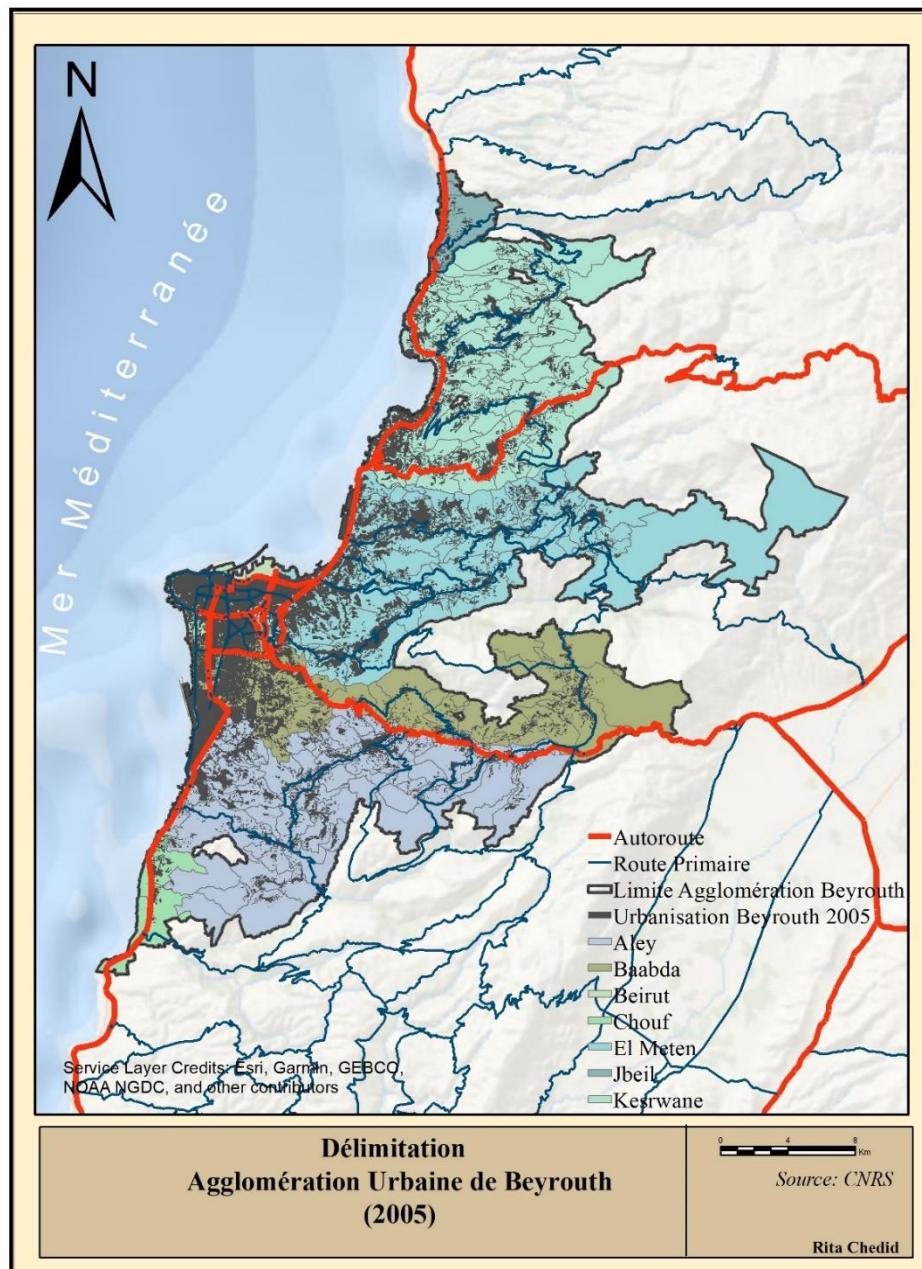
Source : Données CNRS, 2005

3.1. L'aire centrale de Beyrouth (2005)

La ville de Beyrouth ainsi que le reste du pays sortent de la reconstruction avec une dette publique dépassant les 38 milliards de dollars (Verdeil et *al.*, 2007). Cette situation diminue les investissements et se répercute sur le marché immobilier qui connaît une sorte de récession. Malgré la crise, l'expansion urbaine se poursuit toujours à travers le double processus de densification du tissu existant et d'extensification vers des espaces périphériques surtout en haute montagne.

Au Nord, Beyrouth englobe le village de Kartaboun situé aux confins de la ville de Byblos. Au Sud, elle dépasse le fleuve de Damour. A Kesrouan, au Nord-Est, elle atteint une altitude de 1 400 mètres, à Rayfoun. Au Metn, elle arrive 1 150 mètres d'altitude au niveau du village de Mtein. Au Nord-Sud, à Baabda, le pic est de 2 050 mètres à Falougha alors qu'à Aley, le village le plus élevé, Charoun, est à 1 450 mètres d'altitude.

Carte 25 Délimitation Beyrouth (2005)



En 2005, le tableau 8 et la carte 25 montrent que le rythme de croissance de la métropole est encore plus soutenu. En 2005, Beyrouth se compose de 252 circonscriptions foncières se répartissant sur sept cazas. Absorbant 51 nouvelles circonscriptions se répartissant sur sept cazas, entre 1998 et

2005, le taux de croissance spatiale de Beyrouth est de 3.16% par an. En moyenne, la dilatation est de 19.71 km² par an.

En parallèle, l'urbanisation affiche un taux de croissance de 4.47% par an, soit une croissance moyenne de 6.14 Km² par an. L'écart entre le taux de croissance de l'urbanisation et celui de la surface totale montre que la dilatation est plus importante que la densification.

Tableau 8 L'aire centrale de Beyrouth -2005

Caza	CF	Urbanisation (Km ²)	Agglomération (Km ²)	PCT Urbanisation
Aley	50	30	174	17.24%
Baabda	39	31	122	25.41%
Beyrouth	13	19	21	90.48%
Chouf	2	2	17	11.76%
Metn	82	47	200	23.50%
Jbeil	4	2	13	15.38%
Kesrouan	62	32	159	20.13%
Total	252	163	706	23.09%

Source : Données CNRS, 2005

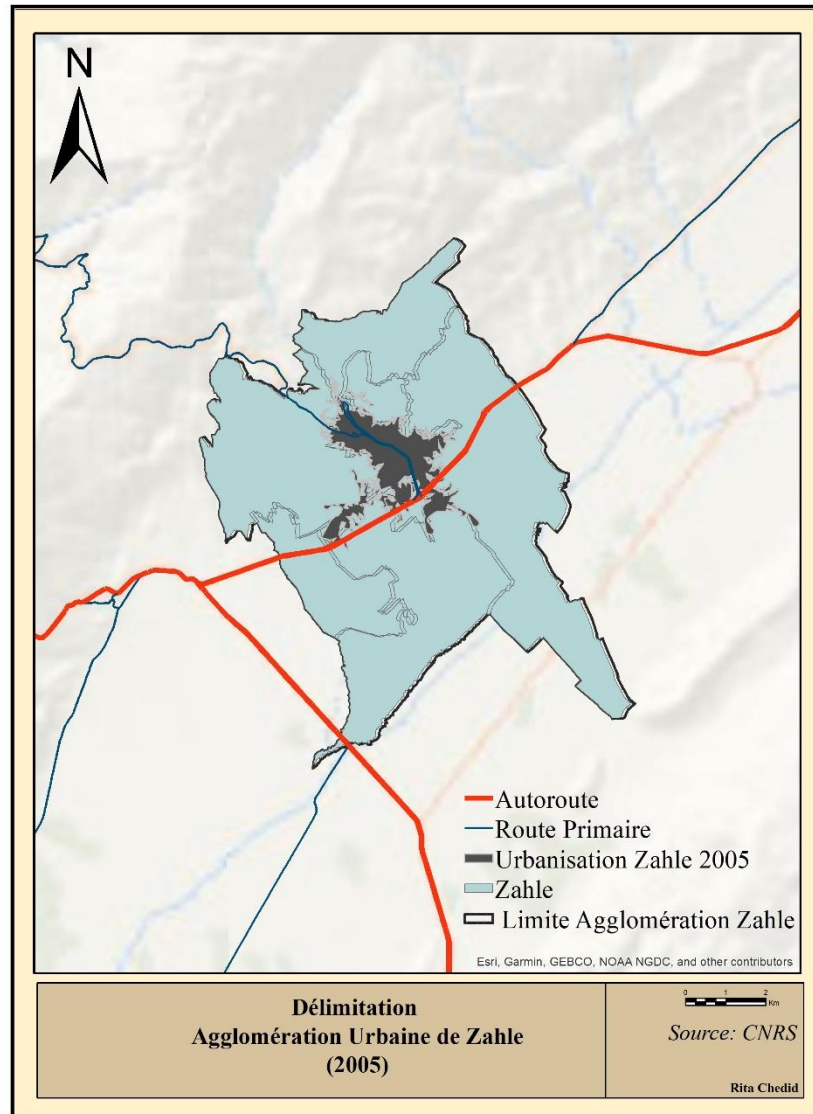
L'urbanisation est inégalement distribuée sur les cazas qui font déjà partie de l'aire centrale de Beyrouth. Beyrouth affiche le taux d'urbanisation le plus élevé avec 90.48%. L'urbanisation à Baabda s'est poursuivie, avec un rythme moins soutenu, 25.41% de la surface de 39 circonscriptions foncières. Cette baisse dans la concentration au niveau de Baabda par rapport aux époques précédentes, montre que l'urbanisation est dense au niveau de la première couronne, alors qu'elle est plus dispersée en périphérie. Le taux d'urbanisation de Kesrouan atteint 20.13% alors que celui de Jbeil est de 15.38%. Le Metn s'étale sur 82 circonscriptions foncières avec une concentration de 23.50%. Au Chouf, l'aire centrale de Beyrouth, s'étendant sur deux circonscriptions foncières, affiche une concentration de 11.76%.

3.2. Les agglomérations sous l'influence directe de la capitale

En 2005, Zahleh et, surtout, Jbeil commencent à se rapprocher de l'aire centrale de Beyrouth. Par contre, Saida ne s'inscrit pas dans cette dynamique. En fait, les dynamiques à l'œuvre au Sud de l'aire capitale ne sont pas les mêmes qu'au Nord de Beyrouth. La tendance est beaucoup plus à la densification qu'à l'étalement.

3.2.1. Zahleh 2005

Carte 26 Zahleh 2005



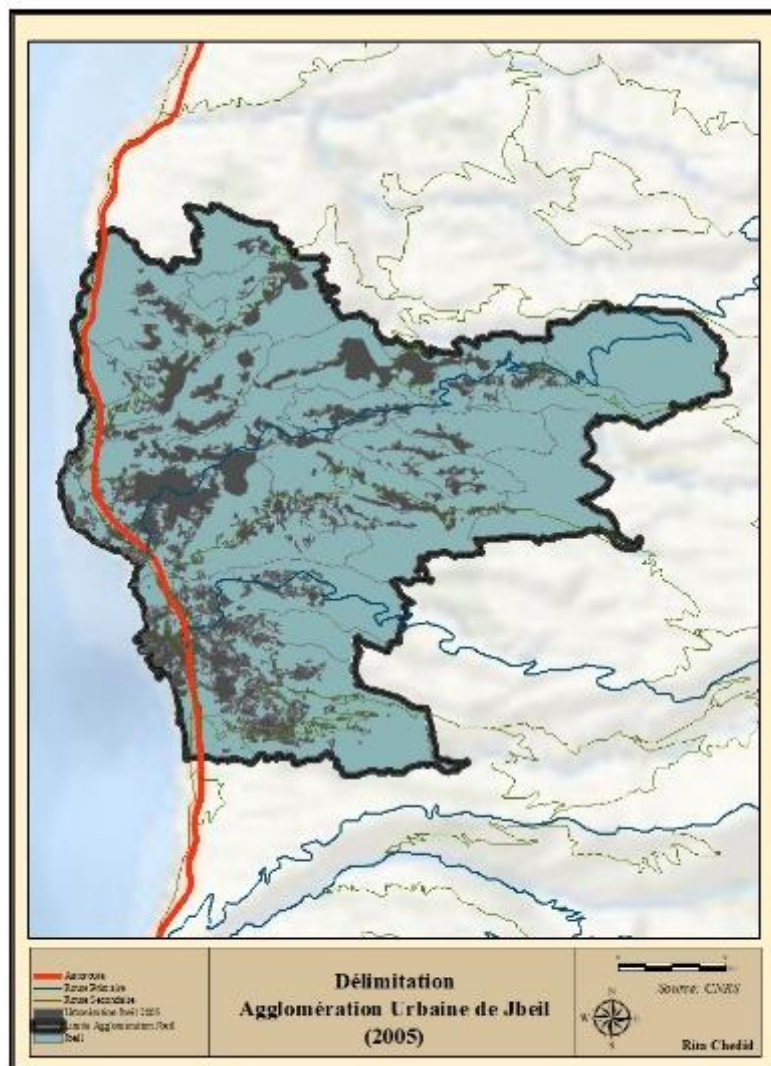
En 2005, Zahleh poursuit son développement selon un processus de densification du tissu urbain existant. Comme en 1998, la carte 26 montre que Zahleh s'étale sur 16 circonscriptions foncières, un seul caza et une seule municipalité. Elle occupe une surface de 65 Km². Comme en 1998, la surface de l'urbanisation est de 5 Km² en 2005. L'ensemble de l'urbanisation se concentre autour

du centre qui regroupe l'ensemble des fonctions urbaines, et s'étale le long des axes de circulation, notamment la route principale Est-Ouest qui mène vers la route internationale vers Damas.

Comme en 2005, le pourcentage de l'urbanisation est de 7.69% en 1998. Il est à noter que la densité est plus prononcée au niveau de la ville-centre qu'à l'extérieur.

3.2.2. Jbeil 2005

Carte 27 Jbeil 2005



Entre 1998 et 2005, deux dynamiques (carte 27) sont à l'œuvre au niveau de l'agglomération urbaine de Jbeil. D'une part, la région poursuit son développement de part et d'autre de l'autoroute Nord-Sud. D'une autre part, elle s'étale vers l'Est pour conquérir de nouvelles localités rurales.

La nouvelle dynamique immobilière d'après-guerre, orientant les investissements, dans le secteur du construit urbain, vers le Nord de la capitale se renforce en 2005. Elle prend de l'ampleur surtout avec la réhabilitation et l'élargissement de la route connectant le littoral aux hauteurs de Jbeil. L'étalement de l'agglomération de Jbeil vers le Sud ainsi que la croissance de celle de Beyrouth rapproche ces deux dernières l'une de l'autre et annonce une fusion prochaine des deux zones urbaines.

Le pourcentage de l'urbanisation passe de 13.51% à 18.57%. Elle est de 44% à Jbeil et atteint 40% à Amchite.

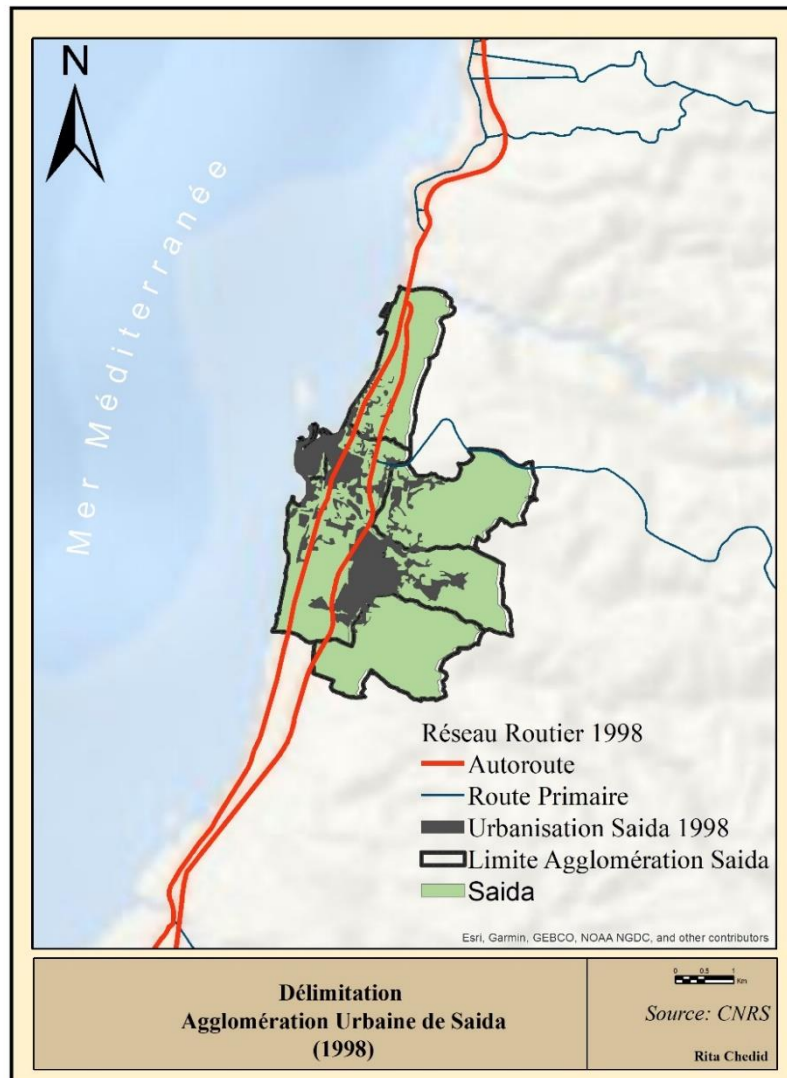
3.2.3. Saida 2005

En 2005, la tendance est à la densification du tissu urbain existant et surtout au remblai de la mer.

Comme en 1998, la Carte 28 montre que la région s'étale sur sept circonscriptions foncières et un seul caza. Elle occupe une surface de 17 Km², avec une urbanisation de 4 Km² contre 3 Km² en 1998.

Le pourcentage de l'urbanisation atteint 23.53% contre 17.65% en 1998. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la vieille ville de Saida où elle atteint 79% et à l'Est, au niveau de Miemieh où elle atteint 24%.

Carte 28 Saida 2005



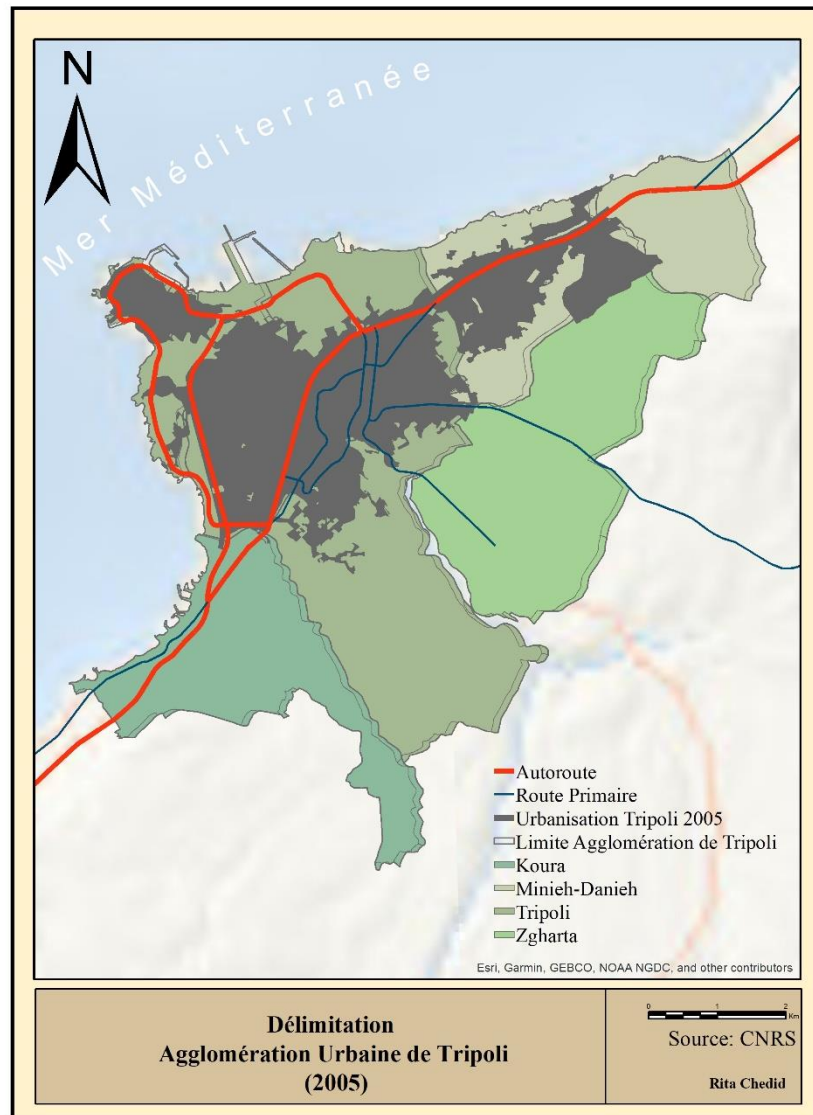
3.3. Les agglomérations éloignées de la capitale

Entre 1998 et 2005, l'évolution urbaine se caractérise par une croissance de la surface de l'urbanisation, quoiqu'avec des taux modérés. Le retrait des forces israéliennes du Sud du Liban en 2000 a eu son impact sur la croissance de l'urbanisation au Sud du Liban et la redistribution de la hiérarchie territoriale.

3.3.1. Tripoli 2005

En 2005, l'agglomération de Tripoli poursuit son développement à travers un double processus de densification du tissu existant et de dilatation vers de nouveaux espaces.

Carte 29 Tripoli 2005



La carte 29 montre que Tripoli s'étale sur 21 circonscriptions foncières contre 18 en 1998 et quatre cazas, Tripoli, Minieh – Dannieh, Zgharta et Koura. L'agglomération occupe une surface de 51

Km² contre 30 Km² alors que la surface de l'urbanisation passe de 8 Km², en 1998, 14 Km², en 2005.

L'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe l'ensemble des fonctions urbaines, et s'étale le long des axes de circulation qui le desservent, notamment, l'axe Nord-Sud et l'axe Est-Ouest.

Le pourcentage de l'urbanisation passe de 26.67% à 27.45%. Cependant, la densification est plus prononcée au niveau du quartier central qu'en périphérie. Elle se rapproche de 100% au niveau des quartiers de Tell, Zehrieh, Al-Hadid, Tebbaneh et Mina.

3.3.2. Baalbek 2005

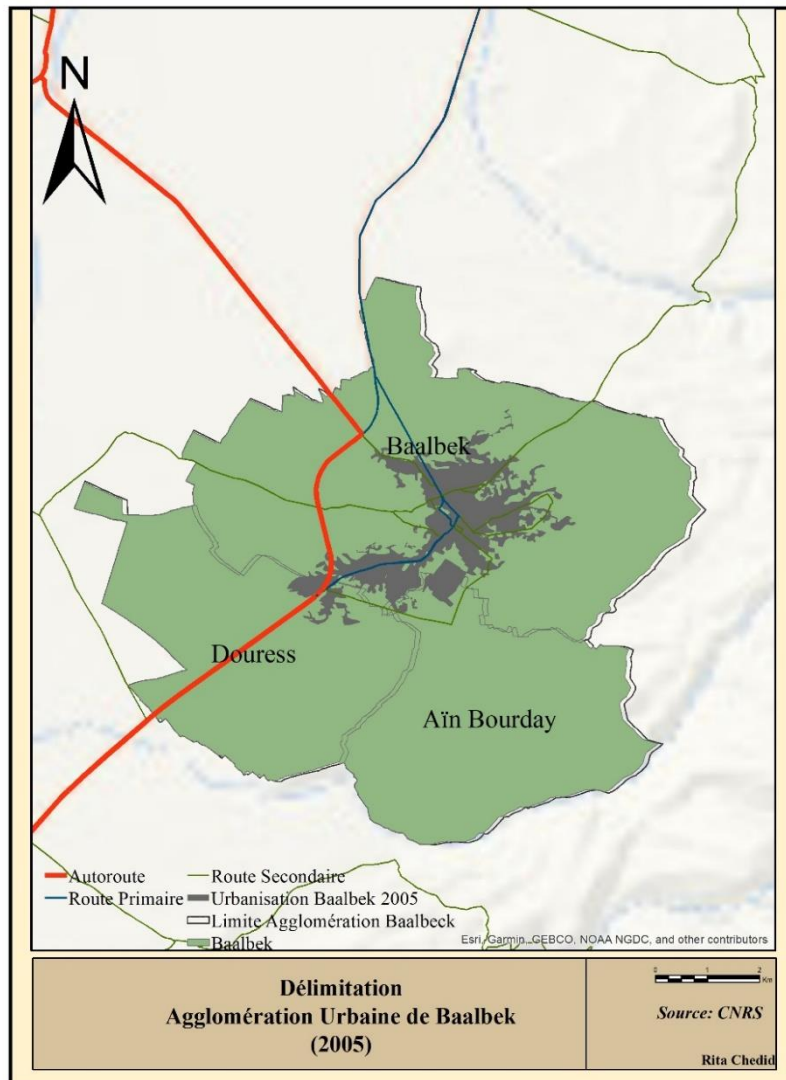
Entre 1998 et 2005, Baalbek redevient quatrième dans la hiérarchie territoriale.

En 2005, la dynamique spatiale se caractérise par une densification du tissu existant. Ce processus se fait au détriment des espaces agricoles et naturels de la région.

Comme en 1998, l'analyse cartographique (carte 30) montre que Baalbek s'étale sur trois circonscriptions foncières et un seul caza. La surface de l'agglomération est toujours de 76 Km². Toutefois, la surface de l'urbanisation est de 6 Km² contre 4 Km², en 1998.

Comme le montre la Carte 30, l'ensemble de l'urbanisation se concentre autour du centre qui regroupe l'ensemble des fonctions urbaines et surtout le site archéologique et s'étale le long de l'axe routier Sud-Ouest. Le pourcentage de l'urbanisation est de 7.89% contre 5.26% en 1998. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre où elle atteint 14%.

Carte 30 Baalbek 2005



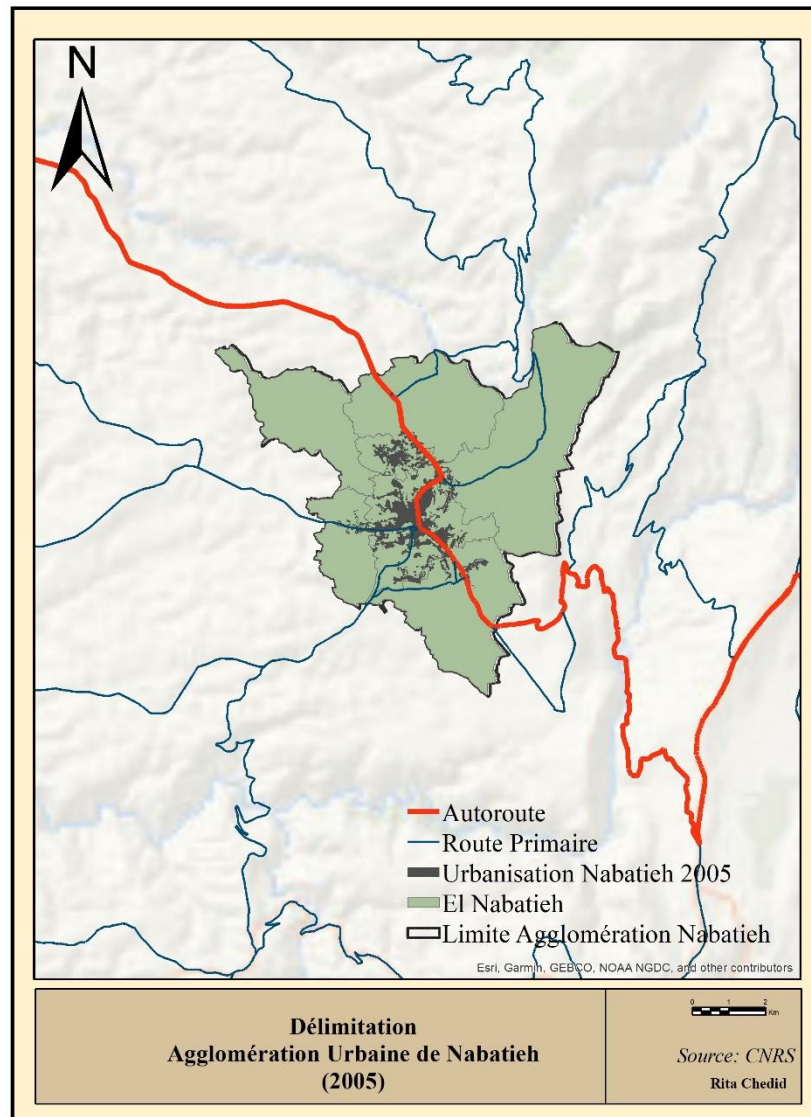
3.3.3. Nabatiyeh 2005

Cinq ans après le retrait des troupes israéliennes du Sud du Liban, la région de Nabatiyeh connaît un processus de dilatation sans précédent.

La Carte 31 montre que l'agglomération s'étale sur sept circonscriptions foncières contre quatre en 1998 et un seul caza. Elle occupe une surface de 51 Km² contre 34 Km² en 1998, avec une surface d'urbanisation de 4 Km² contre 2 Km² en 1998. Vu que l'étalement de l'agglomération ait été

accompagné par une croissance de l'urbanisation, le pourcentage de l'urbanisation passe de 5.88% à 7.84%. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville-centre de Nabatiyeh et au niveau de Kfar Joz où elle atteint respectivement 34 et 36%.

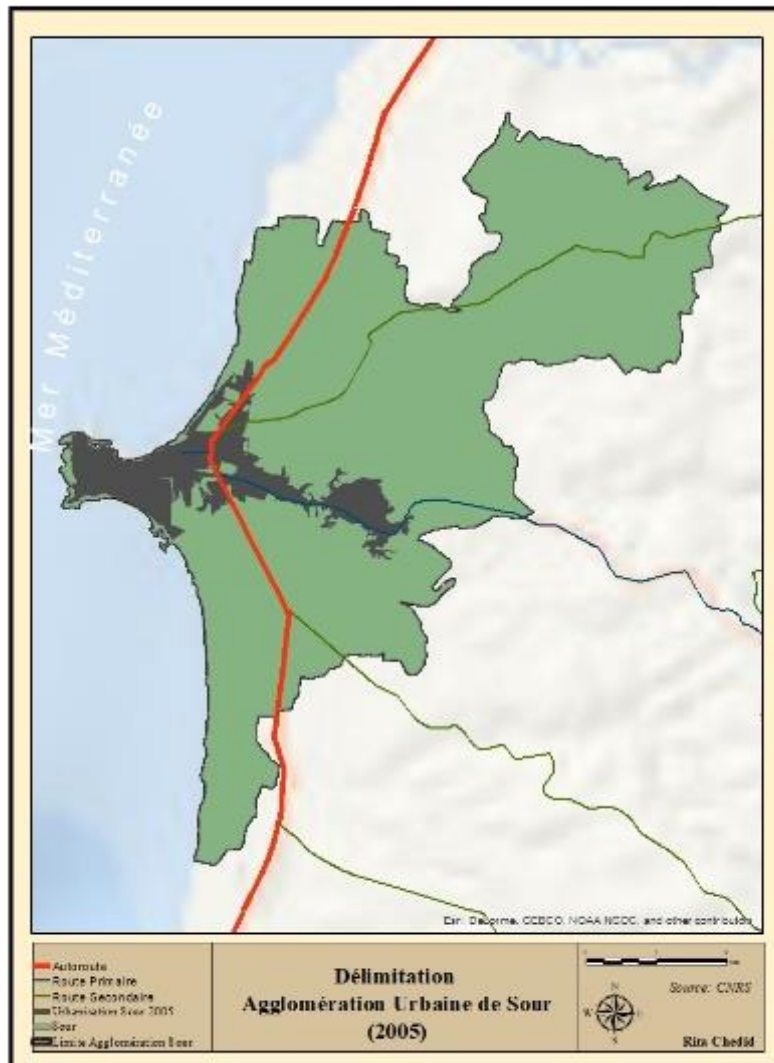
Carte 31 Nabatiyeh 2005



3.3.4. Sour 2005

Entre 1998 et 2005, l'agglomération urbaine de Sour connaît un processus de densification du tissu urbain existant sans qu'il n'y ait d'extension vers de nouveaux espaces.

Carte 32 Sour 2005



En 2005, la carte 32 montre que Sour poursuit son développement autour de la vieille ville de Tyr et le long de l'axe Est-Ouest qui mène à Nabatiyeh. Comme en 1998, Sour s'étale sur trois circonscriptions foncières, le remblai et un seul caza. Comme en 1998, la surface de l'agglomération demeure 35 Km² alors que la surface de l'urbanisation passe de 2 Km² à 3 Km².

Le pourcentage de l'urbanisation est de 8.57% contre 5.71% en 1998. En revanche, la concentration est plus prononcée au niveau de la ville de Tyr où elle atteint 20%.

4. Le système urbain libanais en 2010

En 2010, la carte 33 et le tableau 9 montrent que les agglomérations principales occupent en tout une superficie de 5 092 Km², soit 48.71% de la surface totale du Liban.

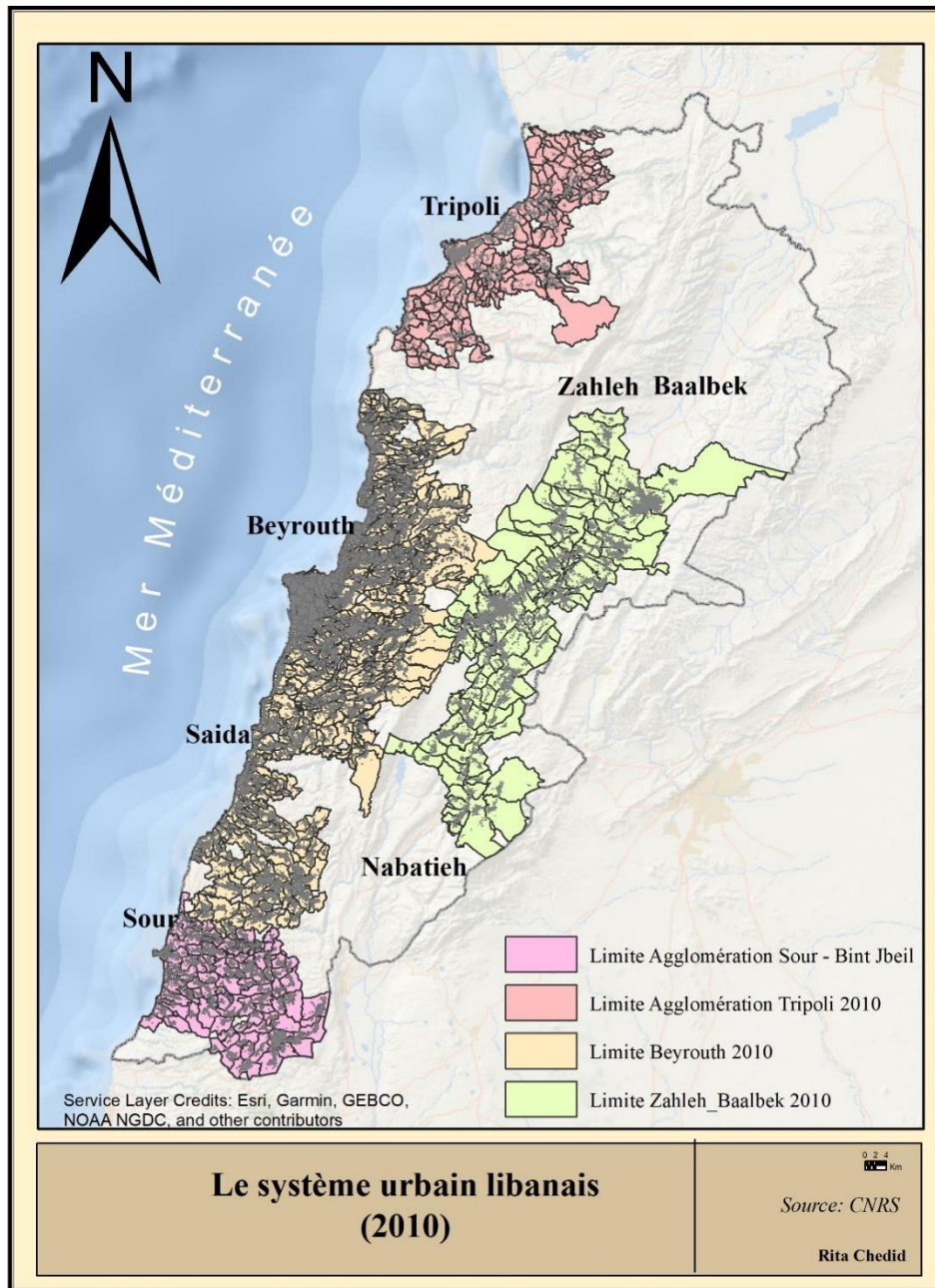
L'intensité de la croissance spatiale, des agglomérations urbaines et surtout de l'aire centrale de Beyrouth, réduit le nombre de régions urbaines à quatre. Beyrouth est toujours au sommet de la hiérarchie. L'agglomération capitale, avec une superficie totale est de 2 063 Km² polarise 609 Km² d'urbanisation, soit 56.86% de la surface urbanisée par l'ensemble de quatre espaces urbains principaux. La guerre dévastatrice de 2006 ainsi que les implications du processus de reconstruction bouleversent la structure territoriale. Les zones les plus affectées par la guerre sont celles qui sont sujettes à une croissance phénoménale de l'urbanisation qui entraîne la fusion de certaines agglomérations. Toutefois, ces zones urbaines ne parviennent pas à suivre le rythme de croissance de Beyrouth. Ainsi, la capitale est suivie, à distance par Zahleh - Baalbek (184 Km² d'urbanisation), Tripoli (151 Km² d'urbanisation), puis Sour-Nabatiyeh (127 Km² d'urbanisation). Quant aux régions de Jbeil et Saida, elles sont désormais absorbées par l'agglomération capitale.

Tableau 9 le système urbain libanais en 2010

	CF	Urbanisation (Km ²)	Agglomération (Km ²)	PCT
Beyrouth	581	609	2,063	29.52%
Baalbek-	135	184	1,646	11.18%
Tripoli	198	151	741	20.38%
Sour-	99	127	642	19.78%
Total	1,013	1,071	5,092	21.03%

Source : Données CNRS, 2010

Carte 33 Le système urbain libanais en 2010



4.1.L'aire centrale de Beyrouth (2010)

L'année 2010 constitue une continuité à la relance économique et ce, malgré les tensions et les clivages politiques au Liban. En dépit des tensions politiques et sécuritaires, cette période est marquée par une relative expansion du marché immobilier. La saturation de l'espace municipale de

Beyrouth et la spéculation foncière et immobilière se répercutent sur le prix de terrain et du bâti au niveau de Beyrouth, de ses quartiers périphériques et de la proche banlieue. Encore une fois, cette contrainte oriente le développement urbain vers les zones périurbaines et rurales où les prix sont plus abordables. L'aire centrale de Beyrouth, d'après la carte 34 et le tableau 10, s'étale sur 581 circonscriptions foncières se répartissant sur cinq *mohafazats* et 12 *cazas*. Pour la première fois, l'expansion centrifuge dépasse les *mohafazats* de Beyrouth et du Mont-Liban pour englober des espaces du Liban-Sud, Nabatiyeh et la Bekaa.

Tableau 10 L'aire centrale de Beyrouth -2010

Caza	CF	Urbanisation (Km ²)	Agglomération (Km ²)	PCT
Remblai	0	2	0	
Aley	76	81	262	30.92%
Baabda	54	64	171	37.43%
Beyrouth	13	19	21	90.48%
Chouf	87	86	412	20.87%
Metn	100	97	264	36.74%
Jezzine	13	3	29	10.34%
Jbeil	61	42	175	24.00%
Kesrouan	76	85	241	35.27%
Nabatiyeh	43	71	267	26.59%
Saida	54	56	204	27.45%
Sour	3	2	11	18.18%
Bekaa Ouest	1	1	5	20.00%
Total	581	609	2 062	29.53%

Source : Données CNRS, 2010

Au Nord, Beyrouth absorbe l'agglomération urbaine de Jbeil avec ses villages préalablement ruraux. L'expansion urbaine de la capitale couvre de nouvelles hauteurs dans le *caza* de Jbeil où l'altitude maximale est de 1 850 mètres à Ehmej. A Kesrouan, l'aire capitale conquiert encore les hauteurs du *caza*, pour rejoindre 2 000 mètres d'altitude au niveau de Kafardebiane. Au Metn, elle arrive à 2 600 mètres d'altitude au niveau du village de Mtein. A Baabda, le pic est toujours à 2 050 mètres à Falougha alors qu'à Aley, l'aire capitale atteint les abords de la forêt des Cèdres de Barouk, en juxtaposant le village de Bmehraï, situé à 1 950 mètres d'altitude. Au Chouf, la continuité de l'urbanisation franchit la côte pour toucher Aïn-Zhalta à 1 950 mètres. Au Sud, l'agglomération beyrouthine poursuit son expansion le long du littoral : elle absorbe l'agglomération de Saida et une partie de la côte du *caza* de Sour. La croissance au Sud affecte non

seulement le littoral, mais aussi l'arrière-pays au niveau du caza de Jezzine où l'urbanisation mite la montagne de Soujoud à 1 000 mètres. Quant au caza de la Bekaa Ouest, une circonscription foncière fait déjà partie de l'espace métropolitain.

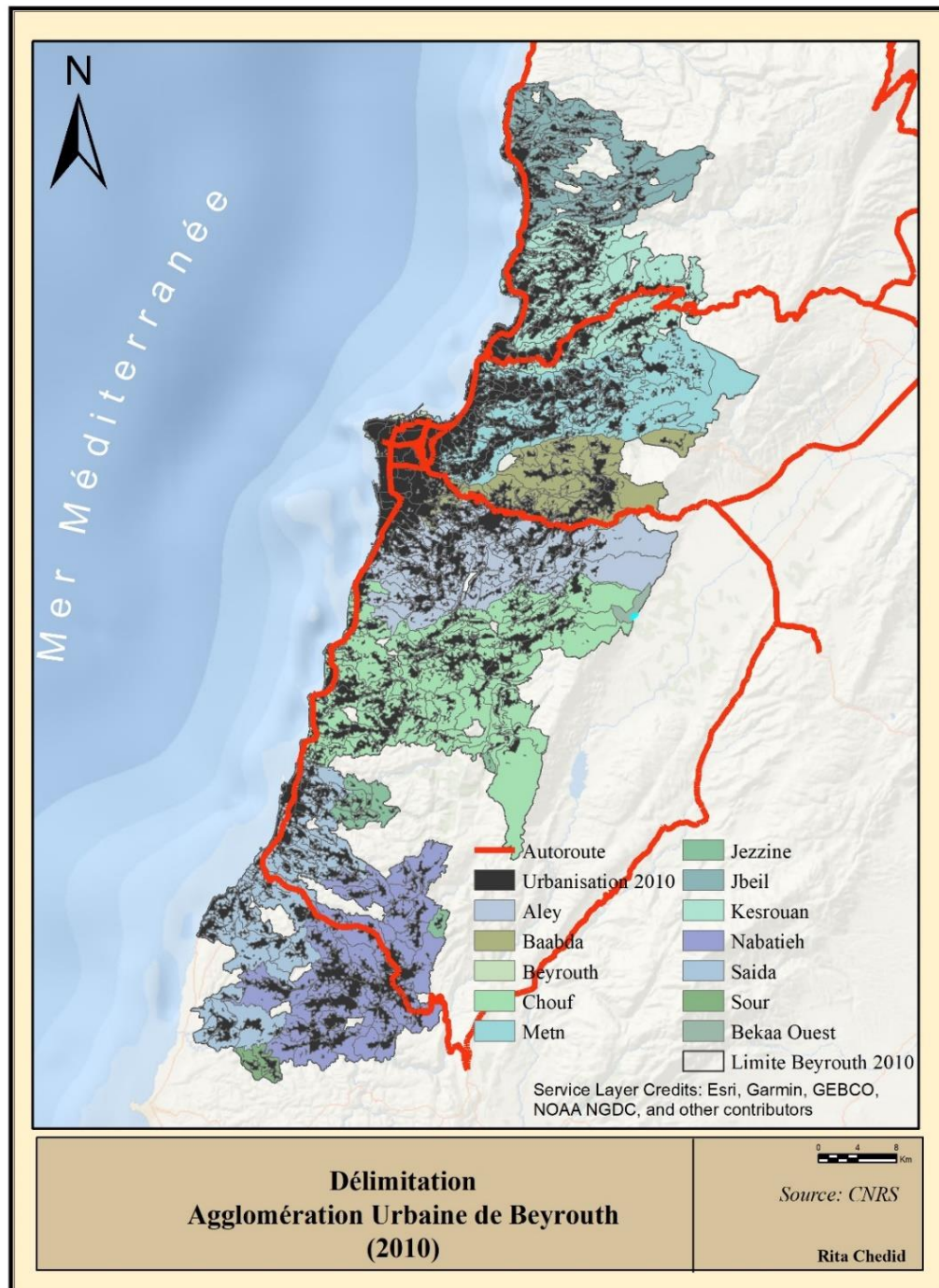
En 2010, le rythme de croissance de la capitale est de plus en plus soutenu. Beyrouth se compose de 581 circonscriptions foncières se répartissant sur dix *cazas* et quatre *mohafazats*, Beyrouth, Mont-Liban, le Liban-Sud et la Bekaa. Annexant 329 nouvelles circonscriptions, le taux de croissance spatiale de Beyrouth, entre 2005 et 2010 est de 23.94% par an et en moyenne, la dilatation est de 271.4 km² par an.

En parallèle, l'urbanisation affiche un taux de croissance record de 30.16% par an, soit une croissance moyenne de 89.20 Km² par an. Le pourcentage de l'urbanisation passe de 23.09% en 2005, à 29.53% en 2010. L'urbanisation est inégalement distribuée sur les parties des cazas qui font déjà partie de l'aire centrale de Beyrouth. Beyrouth municipale affiche le taux d'urbanisation le plus élevé avec 90.48%. L'urbanisation à Baabda s'est poursuivie, avec un rythme soutenu, 37.43% en 2010 contre 25.41% en 2005. Le taux d'urbanisation de Kesrouan atteint 35.27% alors que celui de Jbeil est de 24%. Le Metn s'étale sur 100 circonscriptions foncières affiche une concentration de 36.74%. Au Chouf, l'aire centrale de Beyrouth s'urbanise avec une concentration de 20.87%.

Quant aux *cazas* nouvellement affectés par la croissance de l'aire centrale de Beyrouth, le pourcentage de l'urbanisation est de 11.34% à Jezzine, de 26.59% à Nabatiyeh et de 27.45% à Saida.

La juxtaposition de nouveaux espaces, situés au Sud de la capitale, surtout ceux appartenant au *caza* de Saida, Nabatiyeh et Jezzine est due aux dynamiques immobilières orientées vers le Sud de la capitale. En effet, la saturation la capitale, de la banlieue Sud et des espaces périphériques situés au Sud-Ouest de la capitale oriente le développement immobilier vers le Sud de la capitale, aux abords du caza de Saida, où les prix de l'immobilier offert correspondent au pouvoir d'achat des acquéreurs.

Carte 34 Délimitation Beyrouth(2010)



4.2. Les agglomérations sous l'influence directe de la capitale (2010)

En 2010, le nombre d'agglomération sous l'influence de Beyrouth se réduit à une seule : Zahleh – Baalbek. Les régions urbaines de Saïda et de Jbeil sont absorbées par l'aire centrale de Beyrouth.

4.2.1. Zahleh - Baalbek 2010

L'année 2010 marque la fusion des deux agglomérations de Baalbek et de Zahleh. Ces deux régions subissent, suite à la guerre de 2006, une grande transformation spatiale. Celle-ci affecte les cazas de Baalbek, Rachaya et la Bekaa Ouest, largement touchés par les dégâts.

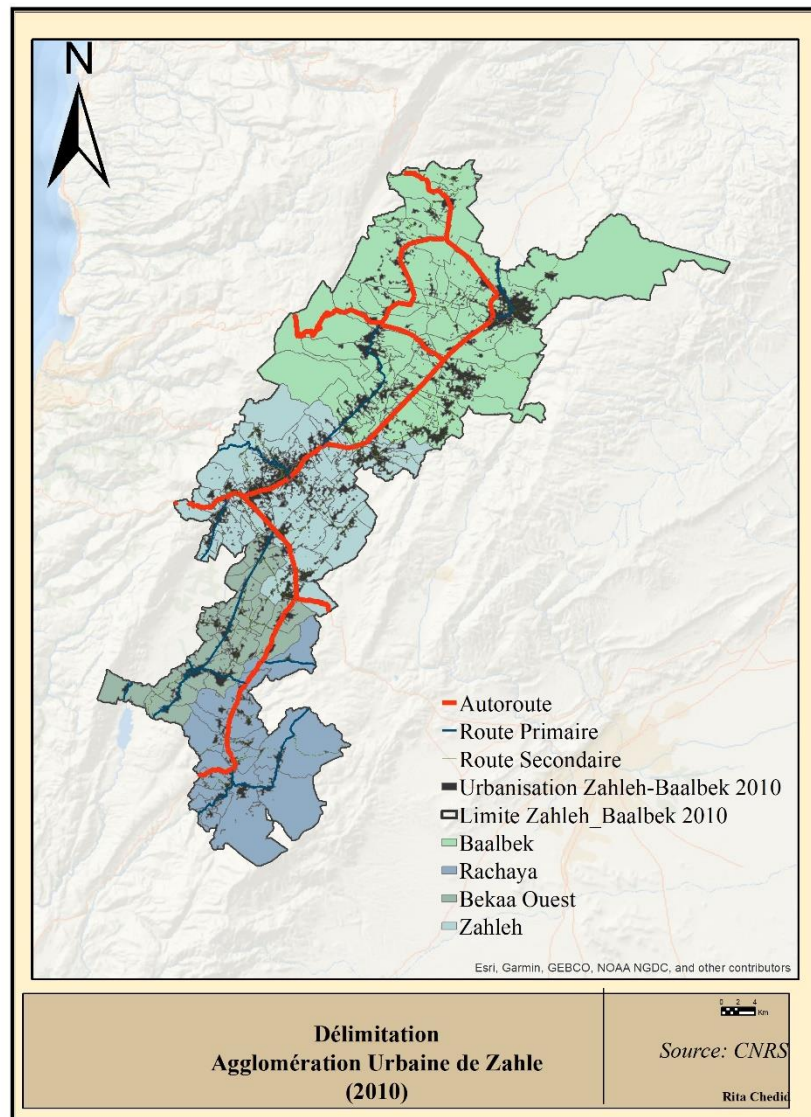
La nouvelle agglomération, dans la carte 35, s'étale sur 135 circonscriptions foncières contre 19 en 2005 (3 à Baalbek et 16 à Zahleh) et quatre cazas ; Baalbek, Rachaya, Bekaa Ouest et Zahleh contre deux cazas (un à Zahleh et un à Baalbek). La surface totale de l'agglomération est 1 646 Km² contre 141 Km² (76 Km² à Baalbek et 65 Km² à Zahleh) en 2005. La surface de l'urbanisation est de 184 Km² contre 11 Km² (5 Km² à Baalbek et 6 Km² à Zahleh). Le pourcentage de l'urbanisation est de 11.18% en 2010.

La croissance spatiale s'est principalement produite à Baalbek où la surface totale touchée par l'urbanisation passe de 76 Km² à 804, soit une croissance de 60.38% par an. L'urbanisation occupe une surface de 78 Km² contre 5 Km² en 2005 soit une croissance de 71.07% par an. Ainsi, la croissance spatiale à Baalbek est le produit d'un double processus de densification et de dilatation.

La densification se produit au niveau du noyau central de la ville de Baalbek où elle atteint 40% contre 14% en 2005. Toutefois, l'étalement urbain est plus important et se produit le long des axes de circulation.

Zahleh est le deuxième *caza* touché par la croissance urbaine. La surface totale touchée par l'urbanisation est de 381 Km² contre 65 Km², soit une croissance spatiale de 42.29% par an. L'urbanisation occupe une surface de 66 Km² contre 6 Km² en 2005 soit une croissance de 61.82% par an. Ainsi, la croissance spatiale à Baalbek est le produit d'un double processus de densification et de dilatation.

Carte 35 Baalbek – Zahleh 2010



La densification s'est principalement produite au niveau du noyau central de la ville de Zahleh. Quant à la dilatation, elle s'est produite sous forme d'un étalement urbain le long des axes principaux de circulation et d'une juxtaposition de nouveaux espaces situés au Nord, au Sud, à l'Est et à l'Ouest du périmètre de Zahleh 2005. Outre Zahleh et Baalbek, l'agglomération absorbe des circonscriptions des cazas de la Bekaa Ouest et de Rachaya. A Rachaya, 17 circonscriptions foncières, d'une surface totale de 283 Km² font d'ores et déjà partie de l'agglomération Baalbek-Zahleh. La surface de l'urbanisation est de 17 Km² et la concentration est de 6%. 19

circonscriptions foncières, du *caza* de la Bekaa Ouest, d'une surface de 178 Km², s'annexent à l'agglomération de Baalbek-Zahleh. La surface de l'urbanisation est de 24 Km² et la concentration moyenne de l'urbanisation est de 13.48%.

4.3. Les agglomérations éloignées de la capitale (2010)

En 2010, le nombre d'agglomérations éloignées de la capitale se réduit à deux : la première est celle de Tripoli alors que la seconde est celle Sour-Nabatiyeh résultant de la fusion des deux régions.

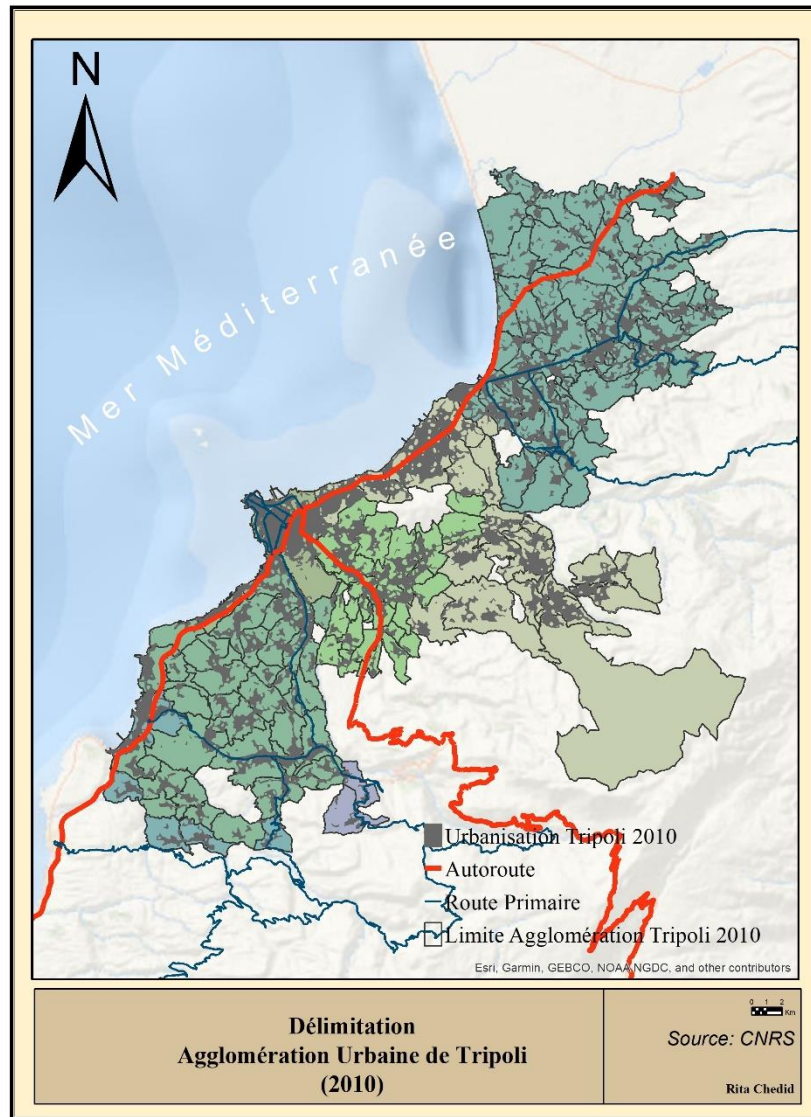
4.3.1. Tripoli (2010)

En 2010, l'agglomération de Tripoli poursuit son développement à travers un double processus de densification du tissu existant et de dilatation vers de nouveaux espaces.

La carte 36 montre que Tripoli s'étale sur 198 circonscriptions foncières contre 21 en 1998 et sept *cazas* Tripoli, Minieh – Dannieh, Zgharta, Koura, Akkar, Becharreh et Batroun. L'agglomération occupe une surface de 741 Km² contre 51 Km² en 2005, soit une croissance de 70.56% par an. La surface de l'urbanisation passe de 14 Km², en 2005 à 151 Km², soit une croissance de 60.57%.

Le pourcentage de l'urbanisation total est en diminution. Il passe de 27.45% à 20.38%. Toutefois, la densification est très prononcée au niveau des quartiers centraux qu'au niveau des espaces périphériques plutôt dilatés. Elle se rapproche de 100% au niveau des quartiers comme Tell, Zehrieh, Al-Hadid, Tebbaneh et Mina.

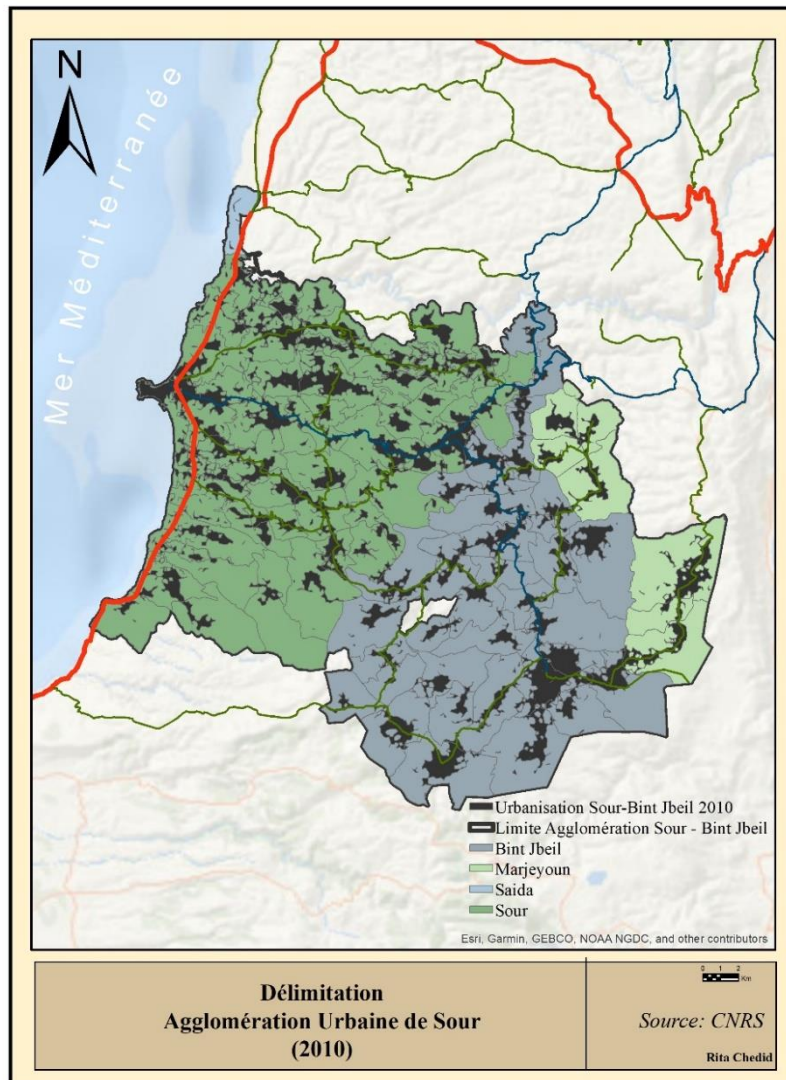
Carte 36 Tripoli 2010



4.3.2. Sour-Nabatiyeh 2010

Après des années d’invariance, la région de Sour connaît une explosion urbaine, tant au niveau de la surface de l’agglomération, qu’au niveau de la surface de l’urbanisation.

Carte 37 Sour 2010



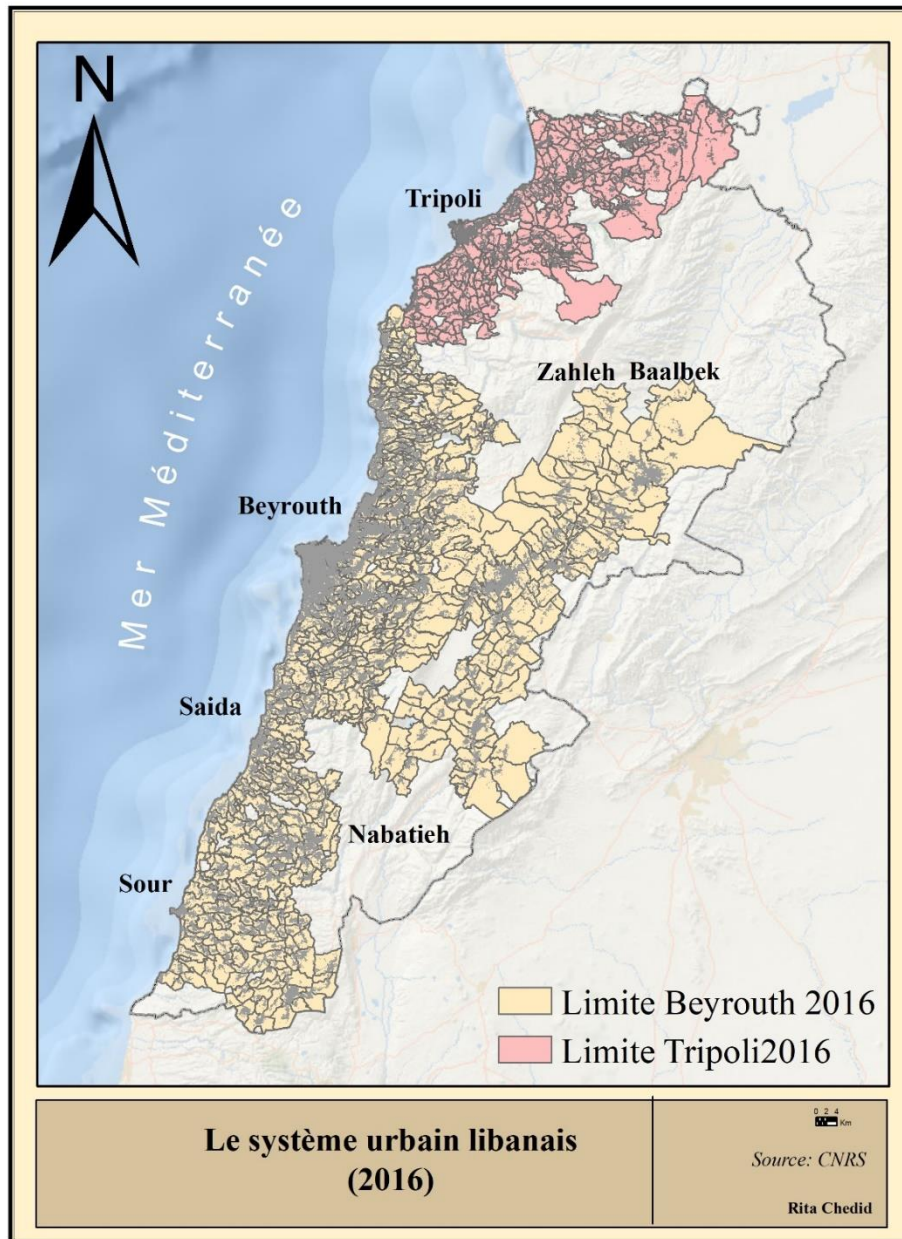
La carte 37 montre que le boom urbain se manifeste par une densification du tissu existant et une dilatation vers de nouveaux espaces, notamment vers le caza de Bint-Jbeil, auparavant isolé de Sour, mais qui entame désormais un processus d'étalement vers Sour. En 2010, Sour poursuit alors son développement dans tous les sens, surtout le long des axes de circulation convergeant vers le centre de la ville de Tyr. En 2010, Sour s'étale sur 99 circonscriptions foncières contre 3 en 2005 et quatre cazas ; Sour, Saida, Bint-Jbeil et Marjeyoun.

La surface de l'agglomération passe de 35 Km² à 642 Km² soit une croissance phénoménale de 79% par an. La surface de l'urbanisation passe de 3 Km² à 127 Km² soit en moyenne une croissance de 106% par an. Le pourcentage de l'urbanisation passe de 8.57%, en 2005, à 19.78% en 2010. Les localités les plus denses sont Bourj-Rahal (66%), Bint-Jbeil (60%) Arzoune (58%), Ainata (51%) et Tyr (50%).

5. Le système urbain libanais en 2016

L'évolution urbaine, durant la période entre 2010 et 2016, se caractérise par une croissance de la surface de l'urbanisation et une nouvelle armature urbaine.

Carte 38 Le système urbain libanais en 2016



Celle-ci se réduit à deux agglomérations principales : Tripoli et Beyrouth. Celles-ci occupent, en tout, une superficie de 6 431 Km², soit 61.53% de la surface totale du Liban. Beyrouth est toujours au sommet de la hiérarchie. L'agglomération capitale, avec une superficie totale de 5 104 Km² soit 48.83% de la surface du pays, polarise 1 156 Km² d'urbanisation, soit 82.75% de la surface urbanisée par les deux espaces urbains principaux. La spéculation foncière, la crise syrienne ainsi que d'autres facteurs bouleversent la structure territoriale. La capitale est suivie, à distance par Tripoli (241 Km² d'urbanisation). Quant aux agglomérations de Baalbek-Zahleh, et Sour-Nabatiyeh, elles sont absorbées par la capitale.

Tableau 11 Le système urbain libanais en 2016

Caza	CF	Urbanisation (Km2)	Agglomération (Km2)	PCT Urbanisation
Beyrouth	972	1 156	5 104	22.65%
Tripoli	308	241	1 327	18.16%
Total	1,280	1 397	6 431	21.72%

Source : Données CNRS et photo aérienne ESRI, 2016

5.1. Beyrouth 2016

Le début des hostilités en Syrie met un terme à la relative prospérité économique. Depuis 2011, le pays subit une récession. Sur quatre frontières, trois sont fermées⁶². Néanmoins, il est à noter que les flux de réfugiés syriens ont créé une demande supplémentaire pour l'espace urbain.

La crise économique, les conflits politiques et les risques d'escalade sécuritaire entraînent une baisse des transactions immobilières sans qu'il n'y ait, en revanche, une baisse de l'offre. L'offre immobilière s'est poursuivie et le prix du mètre carré a explosé. La baisse de la demande est due d'une part, au manque d'intérêt des expatriés libanais et des investisseurs étrangers pour le secteur immobilier, et d'autre part, à une offre de biens immobiliers qui ne répond pas aux besoins de la demande existante. L'écart entre le prix de l'immobilier offert et le pouvoir d'achat de la demande fait entrer le pays dans une bulle immobilière qui se manifeste par une hausse du parc immobilier invendu.

La spéculation immobilière, fondée sur des anticipations de plus-values foncières et immobilières, continue à transformer l'espace de Beyrouth. Au niveau de Beyrouth et de sa proche banlieue, nous

Une frontière Sud avec les Territoires Palestiniens Occupés depuis 1948 et deux frontières Nord et est presque fermées depuis le début des hostilités en Syrie.

assistons à une densification du tissu urbain qui change la silhouette de l'urbain. A Beyrouth, la densification est plutôt verticale : des tours remplacent les anciennes bâtisses. Au niveau de la proche banlieue et de la périphérie, de nouvelles constructions s'implantent sur des terrains vacants. La flambée des prix dilate l'aire capitale ; les promoteurs immobiliers conquièrent de nouvelles bourgades et des localités éloignées du centre. L'agglomération capitale absorbe en 2016, de nouvelles agglomérations : Saïda, Tyr, Zahleh, Nabatiyeh et Baalbek.

D'après la carte 39 et le Tableau 12, l'aire centrale de Beyrouth s'étale sur 972 circonscriptions foncières qui se distribuent sur 18 *cazas* et sept *mohafazats*. Les *mohafazats* sont : Beyrouth, le Mont-Liban, le Liban-Sud, le Liban-Nord, Nabatiyeh, la Bekaa et Baalbek. Les *cazas* se répartissent sur les sept *mohafazats* cités ci-dessus : Metn (101 CF), Jbeil (99), Chouf (97) Aley (81 CF), Kesrouan (78 CF) et Baabda (57 CF) au Mont-Liban, Saïda (77 CF), Sour (61 CF) et Jezzine (17 CF) au Liban-Sud, Baalbek (45 CF) à Baalbek-Hermel, Batroun (34 CF) au Liban-Nord, Bint-Jbeil (38 CF), Marjeyoun (7 CF) et Nabatiyeh (50 CF) à Nabatiyeh, Bekaa-Ouest (38 CF), Zahleh (61 CF) et Rachaya (18 CF) dans la Bekaa et finalement la capitale Beyrouth avec ses 13 CF.

Annexant 391 nouvelles circonscriptions, le taux de croissance spatiale de Beyrouth, entre 2010 et 2016 est de 16.30% par an et en moyenne, la dilatation est de 491.89 km² par an.

En parallèle, l'urbanisation affiche un taux de croissance de 11.29% par an, soit une croissance moyenne de 91.16 Km² par an. L'urbanisation est inégalement distribuée sur les parties des *cazas* de l'aire centrale de Beyrouth. Elle est plus importante au niveau des *cazas* proches du centre et diminue en s'éloignant de la capitale. Beyrouth affiche toujours le taux d'urbanisation le plus élevé avec 100%. Au Metn, le pourcentage de l'urbanisation passe de 36.74% à 39.62%. Le pourcentage de l'urbanisation à Baabda est de 35.38% contre 37.43% en 2010. Avec un même nombre de circonscriptions foncières, Le taux d'urbanisation à Kesrouan passe à 38.62% contre 35.27% en 2010. L'agglomération capitale absorbe 81 circonscriptions à Aley, contre 76 en 2010 ; la densification se poursuit et le taux d'urbanisation atteint 35.98% en 2016 contre 30.92% en 2010. Le *caza* de Jbeil connaît une dilatation plutôt qu'une densification, l'agglomération beyrouthine absorbe 99 circonscriptions foncières du *caza* de Jbeil, contre 61 en 2010, alors que le pourcentage de l'urbanisation passe de 24% en 2010 à 21.40% en 2016. Au Chouf, 97 circonscriptions foncières font partie de l'agglomération beyrouthine, contre 87 en 2010. Le pourcentage de l'urbanisation

passé de 20.87%, en 2010, à 22.41% en 2016. Il est à noter, qu'au niveau de ce *caza*, la densification s'est principalement produite au niveau de la partie littorale. A Saida, 23 nouvelles circonscriptions foncières s'annexent à l'agglomération capitale. Le pourcentage de l'urbanisation passe de 27.45%, en 2010, à 29% en 2016. Nabatiyeh poursuit le processus d'extensification ; le nombre de circonscriptions foncières passe de 43, en 2010, à 50 en 2016 alors que le pourcentage de l'urbanisation atteint 29.97% en 2016, contre 26.59% en 2010. Le *caza* de Jezzine connaît des dynamiques de croissance de l'urbanisation moins soutenues, avec 17 circonscriptions foncières en 2016, contre 13 en 2010, le pourcentage de l'urbanisation passe de 10.34%, en 2010 à 14.63% en 2016. 58 nouvelles circonscriptions foncières du *caza* de Sour sont absorbées en 2016, le pourcentage de l'urbanisation passe de 18.18%, en 2010, à 24.32% en 2016. L'étalement de l'urbanisation atteint le *caza* de la Bekaa-Ouest où le nombre de circonscriptions foncières passe d'un cadastre à 38 et le pourcentage de l'urbanisation est de 10.85% en 2016 contre 20% en 2010.

En 2016, six nouveaux *cazas* sont affectés par la croissance de l'aire centrale de Beyrouth : Baalbek, Batroun, Bint-Jbeil, Marjeyoun, Rachaya et Zahleh. La juxtaposition de nouveaux espaces est due, d'une part, aux dynamiques immobilières orientées vers le Sud et le Nord de la capitale et d'autre part, aux dynamiques de croissance des *cazas* nouvellement annexés. D'un côté, comme dans les années précédentes, la saturation de la capitale, de la banlieue Sud et des espaces périphériques situés au Sud-Ouest et au Nord-Est de la capitale oriente le développement immobilier des *cazas* de la bande côtière, Saida et Jbeil, où les prix de l'immobilier offert correspondent au pouvoir d'achat des acquéreurs. D'un autre côté, les dynamiques de croissance que connaissent particulièrement Zahleh, Baalbek, Bint-Jbeil, Rachaya, Sour et Nabatiyeh favorisent leur juxtaposition à Beyrouth.

Certains *cazas* du *mohafazat* du Mont-Liban ont conservé le même pic. Il s'agit notamment du Metn, de Kesrouan, d'Aley et du Chouf où l'altitude maximale reste respectivement, 2 060 mètres (Mtein), 2 000 mètres (Kafardebiane), 1 950 mètres (Bmehraï) et 1 950 mètres (Aïn-Zhalta). A Baabda, Kfar Selouane se joint à Falougha avec une altitude de 2 050 mètres. A Jbeil, l'expansion de l'agglomération capitale atteint une altitude de 1 900 mètres au niveau de Jage et El-Mejdel.

Au Nord, l'aire centrale de Beyrouth absorbe une partie du *caza* de Batroun où l'altitude atteint 1 300 mètres au niveau de Ram.

Tableau 12 L'aire centrale de Beyrouth – 2016

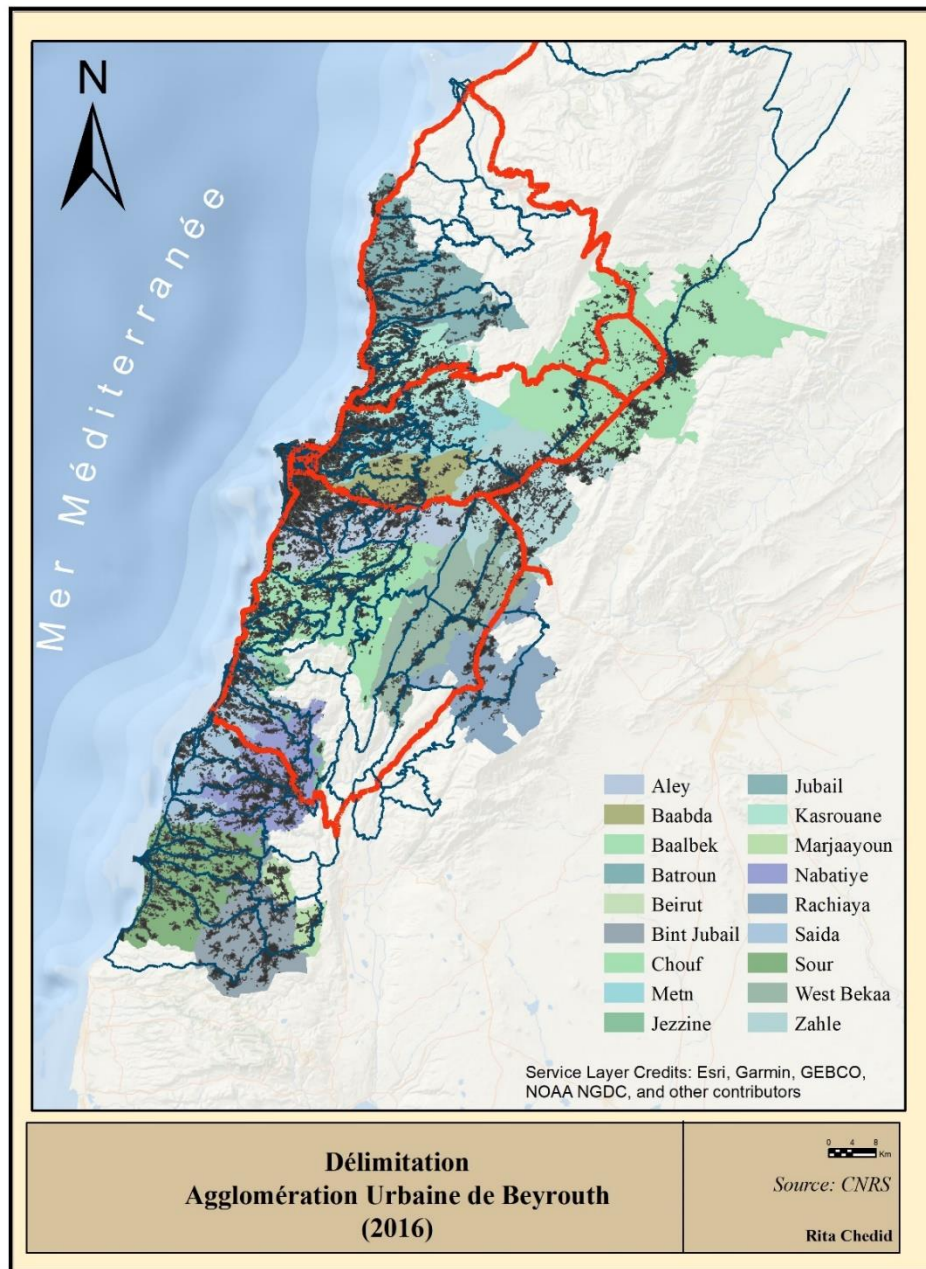
Caza	CF	Urbanisation (Km²)	Agglomération (Km²)	PCT Urbanisation
Remblai	0	3	0	0.00%
Aley	81	95	264	35.98%
Baabda	57	69	195	35.38%
Baalbek	45	103	937	10.99%
Batroun	34	21	77	27.27%
Beyrouth	13	21	21	100.00%
Bint Jbeil	38	55	270	20.37%
Chouf	97	104	464	22.41%
Metn	101	105	265	39.62%
Jezzine	17	6	41	14.63%
Jbeil	99	64	299	21.40%
Kesrouan	78	95	246	38.62%
Marjeyoun	7	14	66	21.21%
Nabatiyeh	50	86	287	29.97%
Rachaya	18	31	303	10.23%
Saida	77	78	269	29.00%
Sour	61	80	329	24.32%
Bekaa	38	41	378	10.85%
Zahleh	61	85	393	21.63%
Total	972	1156	5104	22.65%

Source : Données CNRS, 2016

Au Sud, le *caza* de Jezzine conserve toujours la même altitude maximale au niveau de Soujoud (1 000 mètres). A Saïda et Sour, deux *cazas* littoraux au Sud, l'altitude maximale ne dépasse pas les 200 mètres.

Plus loin au Sud, au niveau du *mohafazat* de Nabatiyeh, l'altitude atteint 1 400 mètres à Kafra-Jbaa, dans le *caza* de Nabatiyeh, 950 mètres à Maroun el Ras, dans le *caza* de Bint-Jbeil et 950 mètres à Meis-el-Jabal au niveau du *caza* de Marjeyoun.

Carte 39 Délimitation Beyrouth (2016)



A l'Est au niveau du mohafazat de la Bekaa, la continuité de l'urbanisation entraîne l'absorption de nouveaux *casas* éloignés de vocation rurale. Le *caza* de Rachaya représente un exemple probant où le pic atteint 2 250 mètres d'altitude à Ayha. Quant au *caza* de Bekaa Ouest, l'aire centrale de

Beyrouth atteint une altitude de 1 950 mètres au niveau de Kherbet Kanafar. Le *caza* de Zahleh se situe aussi dans la continuité urbaine de Beyrouth.

L'agglomération conquiert de nouveaux espaces ruraux où l'altitude maximale est de 2 050 mètres à Mazraet el-Remtanieh et Qaa el Rim.

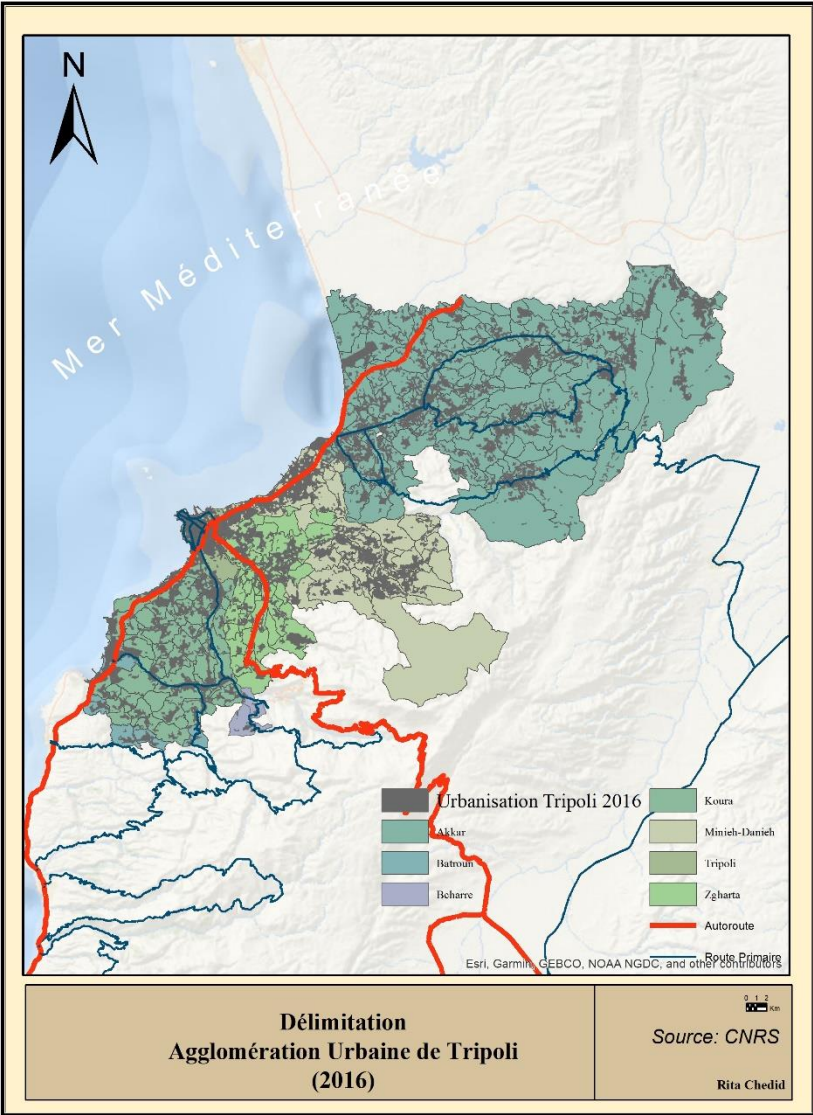
Le *mohafazat* de Baalbek-Hermel fait désormais partie de Beyrouth à travers le *caza* de Baalbek où l'altitude maximale est de 2 450 mètres au niveau du village de Bednayel.

5.2.Tripoli 2016

En 2016, l'agglomération de Tripoli poursuit son développement à travers un double processus de densification du tissu existant et de dilatation vers de nouveaux espaces.

La Carte 40 montre que Tripoli s'étale sur 308 circonscriptions foncières contre 198 en 2010 et sept *cazas* Tripoli, Minieh – Dannieh, Zgharta, Koura, Akkar, Becharreh et Batroun. L'agglomération occupe une surface de 1,327 Km² contre 741 Km² en 2010, soit une croissance de 10.19% par an. La surface de l'urbanisation passe de 151 Km², en 2010 à 241 Km², soit une croissance de 8.12% par an. Le pourcentage de l'urbanisation passe de 20.38% à 18.16%. Elle se rapproche de 100% au niveau de 100% dans des quartiers comme Tell, Zehrieh, Al-Hadid, Tebbaneh et Mina.

Carte 40 Tripoli 2016



Chapitre 6 Attractivité résidentielle et dynamiques résidentielles et sociales

Après avoir examiné les dynamiques de recompositions spatiales des agglomérations urbaines au Liban, ce chapitre analyse les recompositions sociodémographiques entre 1998 et 2016. Se rapportant au deuxième sous-thème du premier objectif, l'analyse des dynamiques résidentielles s'articule autour de deux questionnements.

Quelles sont les dynamiques de concentration de la population ?

Comment se sont produites les recompositions résidentielles ?

Les recompositions spatiales des différentes aires urbaines résultent de leur attractivité résidentielle. La dimension démographique des zones urbaines détermine leur rang et leur taille dans l'armature urbaine. Au Liban, la structure du réseau urbain dénote un déséquilibre entre l'aire urbaine centrale de Beyrouth et le reste du pays. En effet, l'inégalité de croissance économique, le développement des réseaux de circulation et l'offre de biens immobiliers constituent des forces organisatrices des formes de peuplement. De 1964 à 2016, les phases de diffusion de l'urbanisation transforment profondément le système, en termes de d'organisation spatiale, de densités d'occupation et surtout en termes de concentration spatiale de la population et de l'affirmation de l'aire métropolitaine de Beyrouth. Pour comprendre alors la structure territoriale hiérarchisée au Liban, il convient alors d'étudier les dynamiques démographiques à travers le prisme des aires urbaines.

Les chiffres disponibles sur la population au Liban sont imprécis, incertains et voire contradictoires (Verdeil et al., 2007). L'absence de recensement officiel de la population résidente⁶³, la culture libanaise liée à la conservation des liens avec la région d'origine, à travers l'acquisition de deux résidences primaire et secondaire, l'absence de données sur l'ampleur de l'émigration libanaise, la population étrangère, les réfugiés syriens, irakiens et palestiniens et les investissements de la diaspora libanaise dans le secteur immobilier rendent l'estimation de la population résidente très complexe tout en compromettant les résultats. En conséquence, et faute de données sur la population, la thèse procède à une étude de l'évolution des dynamiques démographiques entre 1998

⁶³ Dernier recensement officiel date de 1932.

et 2016. Le point de départ est l'estimation de 1998⁶⁴ de la population résidente et du nombre de ménages, disponible à l'échelle locale. Cette estimation, ainsi que celle des agences des nations unies, notamment UNHCR⁶⁵ et UNRWA⁶⁶ sur la population résidente libanaise, syrienne et palestinienne et ce, dans le cadre de l'élaboration du plan de réponse à la crise libanaise ou LCRP⁶⁷, le nombre de bâtiments par circonscription foncière en 2014⁶⁸ et le taux d'urbanisation constituent l'assise de l'estimation de la distribution spatiale de la population résidente en 2016.

1. Dynamiques de concentration démographiques en 1998

En 1998, la population résidente⁶⁹, telle que représentée dans le tableau 13 et la carte 41, est estimée à 4 millions d'habitants environ. En dépit du manque de précision, cette estimation est utilisée comme référence, dans maintes études et projections. En réalité, elle constitue la seule source fournissant des informations sur la population à l'échelle locale.

L'étude estime le nombre de palestiniens résidant au Liban à 350 000 personnes soit 8.75% de la population résidente (Dar & IAURIF, 2004). En revanche, elle ne tient pas compte du nombre de travailleurs étrangers, surtout syriens⁷⁰, présents sur le territoire (Verdeil et *al.*, 2007).

Le tableau 13 et la carte 41 montrent que la population résidente, de 4 005 028 habitants, se distribue sur 26 *casas* occupant une surface de 10 254 Km²⁷¹. La densité de peuplement est de 390.58 personnes/Km². La population se concentre principalement au niveau des huit agglomérations principales.

Le tableau 14 montre que les huit agglomérations principales abritent 2 204 321 personnes soit 55.04% de la population résidente. L'aire capitale a le poids démographique le plus important, représentant 1 636 096 résidents soit 74.22% de la population des agglomérations principales et

⁶⁴ Il s'agit d'une estimation du nombre de ménages et de personnes par circonscriptions foncières dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL) sorti en 2004.

⁶⁵ United Nations High Commissioner for Refugees

⁶⁶ United Nations Relief and Works Agency for Palestine

⁶⁷ Lebanon Crisis Response Plan

⁶⁸ GIS polygon files, from SPOT 6/7 1.5m resolution 2013-2015

⁶⁹ Estimation utilisant les chiffres de 1998 et publiée en 2004 dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire libanais (SDATL).

⁷⁰ Durant cette période, les syriens étaient dispensés du permis de travail. Certaines sources estimaient le nombre de syriens à un million à l'époque.

⁷¹ Selon le cadastre, le Liban compte 1 643 circonscriptions foncières, occupant une surface de 10 254 km² et non de 10 452 km².

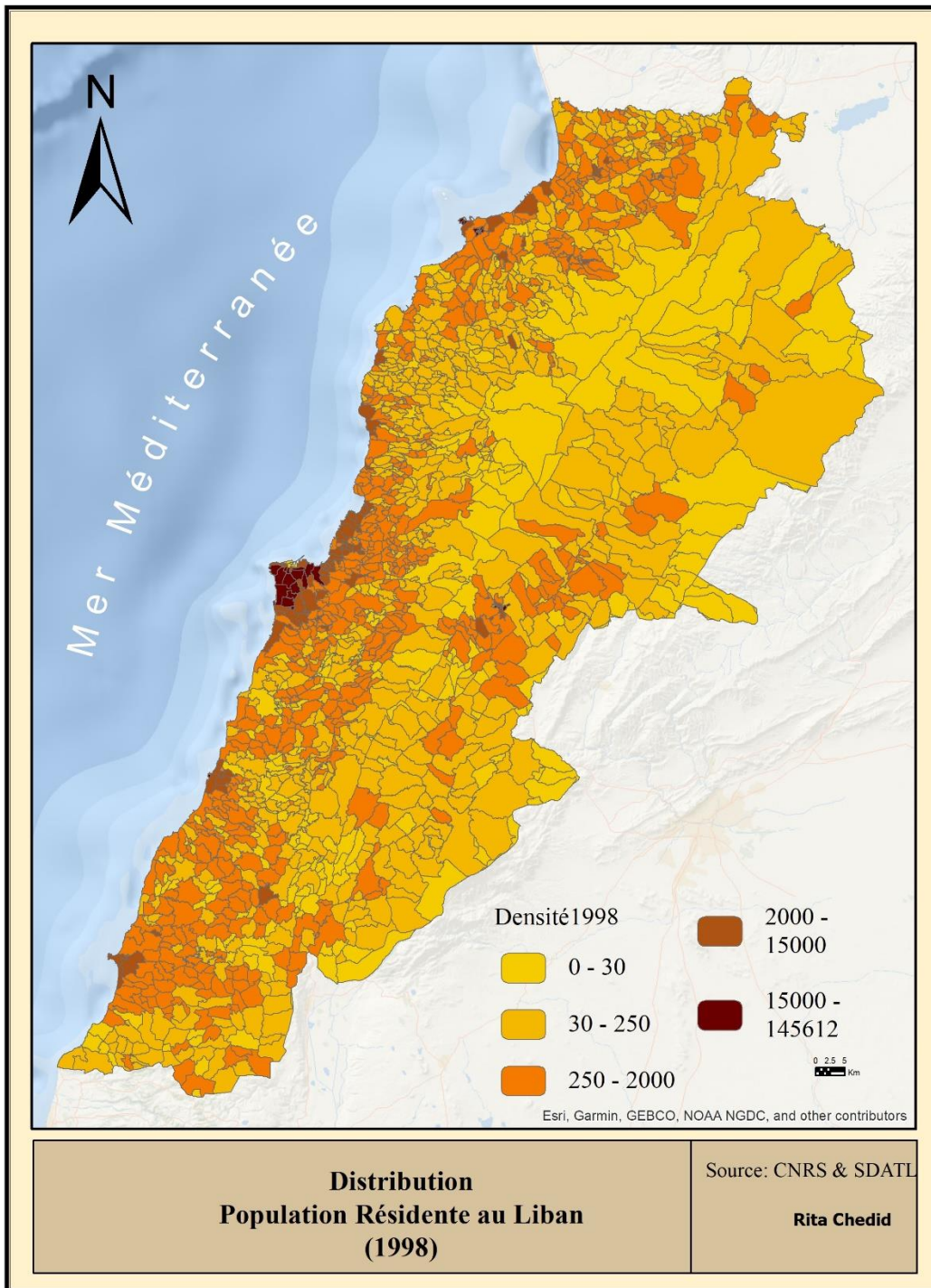
40.86% de l'ensemble de la population résidente au Liban. Beyrouth est suivi à distance de Tripoli, avec 287 531 résidents se partageant seulement 29.63 km², puis de Sour (81 715 résidents), Zahleh (61 188 résidents), Jbeil (55 738 résidents), Baalbek (55 564 résidents), Saida (21 257 résidents) et finalement, Nabatiyeh avec 5 232 habitants.

Tableau 13 Distribution de la population résidente par *cazas*

Caza	CF	Surface Caza	Population totale	Densité de population/Km2
Akkar	168	789	252 917	91 566
Aley	83	263	163 869	40 787
Baabda	57	195	520 164	170 805
Baalbek	99	2 320	227 758	11 883
Batroun	76	279	46 124	14 629
Bcharre	24	164	21 242	6 208
Beyrouth	13	21	403 338	208 259
Bint Jbeil	38	270	66 119	9 639
Chouf	109	481	153 317	35 401
El Metn	103	265	428 166	221 267
Hasbaya	23	264	31 003	2 985
Hermel	12	529	36 002	325
Jezzine	80	242	20 248	7 293
Jbeil	107	424	80 754	191
Kesrouan	84	343	161 291	470
Koura	43	176	48 215	274
Marjeyoun	34	262	52 926	202
Minieh-Dannieh	63	362	118 681	328
Nabatiyeh	52	304	125 321	412
Rachaya	43	550	33 146	60
Saida	79	274	250 898	915
Sour	75	409	200 949	492
Tripoli	17	27	264 894	9 728
Bekaa Ouest	44	426	65 520	154
Zahleh	65	436	177 037	406
Zgharta	52	177	55 129	311
Total	1 643	10 254	4 005 028	391

Source : SDATL, 2004

Carte 41 Distribution de la population résidente sur le territoire libanais



Quant à la densité de peuplement, elle atteint un maximum à Tripoli 9 584 personnes/km². La densité est de 2 457 personnes/km² à Beyrouth qui est suivi de Sour (2 335 personnes/km²), Saida (1 250 personnes/km²), Jbeil (1 506 personnes/km²), Zahleh (941 personnes/km²), Baalbek (731 personnes/km²), et enfin Nabatiyeh (154 personnes/km²).

Tableau 14 Distribution de la population sur les agglomérations principales - 1998

Agglomération	CF	Surface Totale Km ²	Urbanisation Km ²	Taux urbanisation	Population totale	Densité population/ Km ²
Beyrouth	241	666	120	18.02%	1 636 096	2 457
Tripoli	17	30	8	26.67%	287 531	9 584
Sour	3	35	2	5.71%	81 715	2 335
Zahleh	17	65	5	7.69%	61 188	941
Jbeil	35	37	5	13.51%	55 738	1 506
Baalbek	3	76	4	5.26%	55 564	731
Saida	6	17	3	17.65%	21 257	1 250
Nabatiyeh	4	34	2	5.88%	5 232	154
Total	326	960	149	15.52%	2 204 321	2 296

Source : Données CNRS, SDATL, 1998

1.1. Dynamiques de concentration démographique à Beyrouth en 1998

Les dynamiques démographiques, à l'œuvre au niveau de l'agglomération capitale, sont liées au rôle et à l'influence exercés par Beyrouth aussi bien sur les agglomérations principales que sur le reste du territoire. S'ajoutent à ce facteur, les flux migratoires forcés durant la guerre qui imposent une nouvelle géographie communautaire au niveau de l'agglomération beyrouthine délimitée par l'ancienne ligne de démarcation Est/Ouest. La partie Est accueille une population principalement chrétienne alors que la partie Ouest est à majorité musulmane.

Au total, le tableau 15 et la carte 42 montrent que l'aire urbaine de Beyrouth abrite 1 636 096 résidents se déployant sur un territoire de 666.66 km². Ainsi, 40.85% de la population résidente au Liban occupe 6.5% de la surface du Liban.

Tableau 15 Distribution de la population sur l'agglomération de Beyrouth – 1998

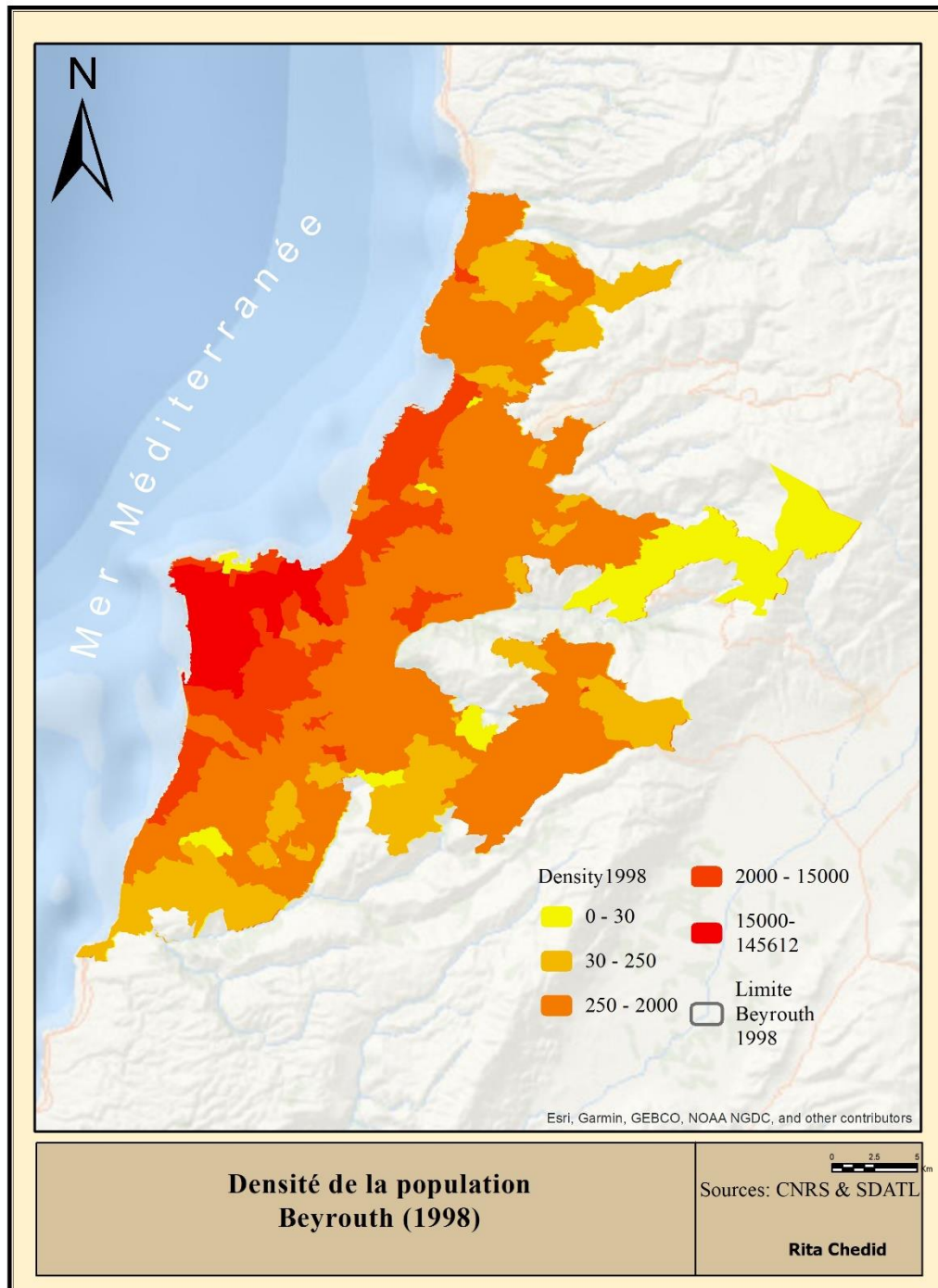
Caza	CF	Surface	Population totale	PCT population	densité de population/Km ²
Baabda	38	119	509 108	31.12%	4 278
Metn	80	196	416 076	25.43%	2 123
Beyrouth	13	21	403 338	24.65%	19 207
Aley	51	174	155 631	9.51%	894
Kesrouan	55	128	135 398	8.28%	1 058
Chouf	2	17	8 496	0.52%	500
Jbeil	2	11	8 049	0.49%	732
Total	241	666	1 636 096	100.00%	2 457

Source : Données CNRS et SDATL, 1998

A première vue, la population se concentre au niveau de Beyrouth municipale et des quartiers de la banlieue Sud. Elle est aussi prononcée au niveau de la bande côtière tant au Nord qu'au Sud jusqu'à Khaldeh et Bachamoun, deux localités qui se développent et se densifient aux extrémités de la banlieue Sud et qui constituent une continuité de cette dernière.

Les quartiers de la proche-banlieue, dans le caza de Baabda accueillent 509 108 habitants et la densité de peuplement est de 4 278 personnes/km². Le caza du Metn est le second pôle de résidence avec 416 076 habitants et une densité de 2 123 personnes/km². Beyrouth municipale, avec ses 21.26 km², accueille 403 338 âmes et la densité atteint un record de 18 207 personnes/km². A Aley, où vivent 155 631 personnes, la densité chute à 894 personnes/km². A Kesrouan, la densité atteint 1 058 personnes/km², surtout que ce caza, relativement éloigné de la capitale, concentre 135 398 habitants sur une surface de 128 km². Les circonscriptions foncières de Chouf et Jbeil qui font leur première entrée dans l'agglomération de Beyrouth, la population totale est de 8 496 et 8 049 personnes respectivement. Le Chouf, avec 500 personnes/km² est moins dense que Jbeil avec 732 personnes/km². A l'Est du littoral, surtout en haute altitude, la densité est plus faible.

Carte 42 Distribution de la population résidente à Beyrouth en 1998



1.2. Les agglomérations urbaines sous l'influence directe de Beyrouth

Tout à fait comme les dynamiques spatiales, l'attractivité résidentielle des agglomérations de Jbeil, Saida et Zahleh se trouve renforcée par la proximité de ces dernières de l'aire centrale de Beyrouth.

Comment se distribue la population au niveau de ces espaces ?

1.2.1. Dynamiques de concentration démographique à Zahleh en 1998

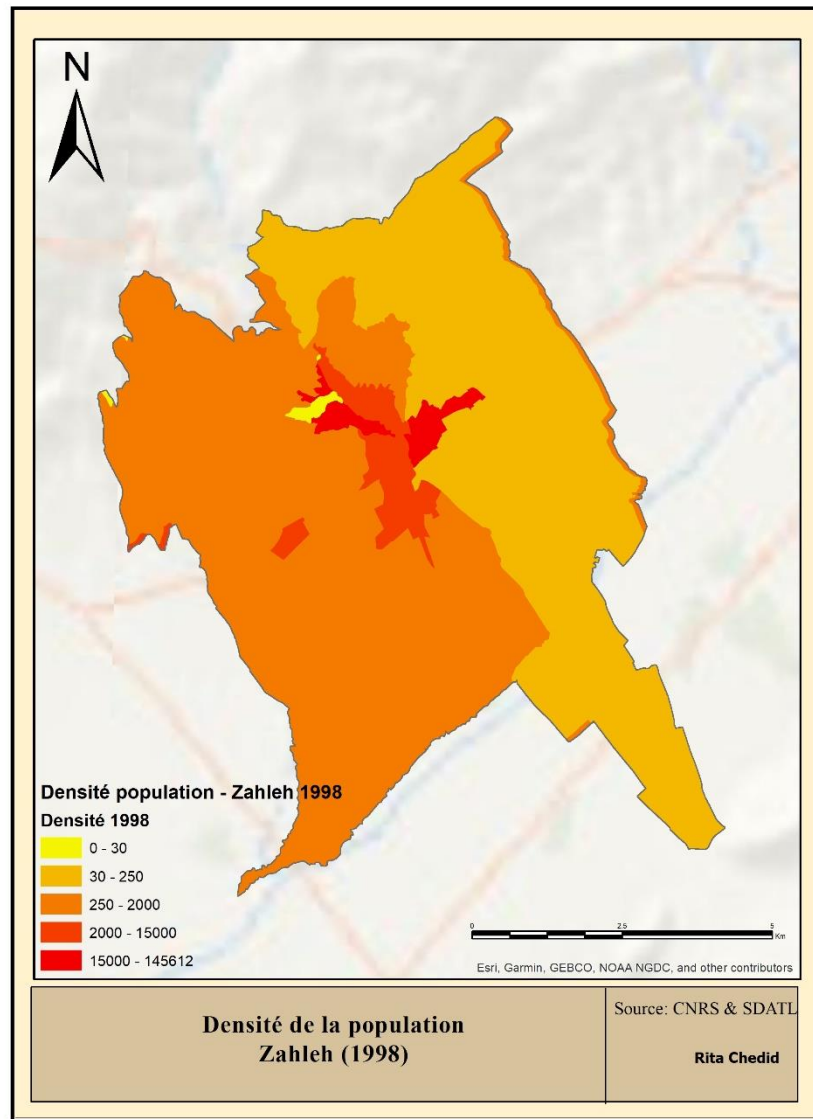
Occupant le quatrième rang dans la hiérarchie spatiale (chapitre 5, section 2) et démographique (tableau 14), l'agglomération urbaine de Zahleh compte 61 188 personnes se répartissant sur une surface de 65 km², d'où une densité moyenne de peuplement de 935 personnes/km².

Tableau 16 Distribution de la population sur l'agglomération de Zahleh – 1998

CF	Caza	Surface CF Km ²	Population totale	Densité de population/Km ²
Zahlé Al-Rassié	Zahleh	0.10	4 769	46 539
Zahlé Mar Elias	Zahleh	0.18	5 227	28 340
Zahlé Maallaka Kerek	Zahleh	0.62	11 877	19 240
Zahlé Mar Gérios	Zahleh	0.19	3 199	16 504
Zahlé Midan	Zahleh	0.30	4 160	13 749
Zahlé Barbara	Zahleh	0.21	1 960	9 147
Haouche Al-Zaraané	Zahleh	0.25	1 541	6 202
Ksara	Zahleh	0.22	1 005	4 538
Haouche Al-Oumara	Zahleh	1.43	5 735	4 001
Saïd Neil	Zahleh	5.47	7 108	1 299
Zahlé (Terres)	Zahleh	15.33	4 925	321
Haouche-al-Oumara (Terres)	Zahleh	14.50	4 288	296
Wadi-el-Arayeche	Zahleh	6.56	1 463	223
Maallaka (Terres)	Zahleh	19.86	3 931	198
Zahlé Mar Antonios	Zahleh	0.03	0	0.00
Zahlé Saidet Al-Najda	Zahleh	0.16	0	0.00
Total Zahleh 1998		65.44	61 188	935

Source : Données CNRS et SDATL, 1998

Carte 43 Distribution de la population résidente à Zahleh en 1998



Néanmoins, le tableau 16 et la carte 43 montre que la densité de population est inégalement répartie sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Zahleh. Capitale de la Bekaa, la ville de Zahleh, centre administratif et économique, avec ses 15 circonscriptions foncières⁷², fonctionnant aussi bien avec Beyrouth qu'avec son arrière-pays, concentre 53 075 résidents se répartissant sur une

⁷² Zahlé Al-Rassié, Mar Elias, Maallaka Kerek, Mar Gérios, Midan, Barbara, Haouche Al-Zaraané, Haouche Al-Oumara, Zahlé (Terres), Haouche-al-Oumara (Terres), Wadi-el-Arayeche, Maallaka (Terres), Mar Antonios et Saidet Al-Najda.

surface de 59.75 km². La densité de peuplement à Zahleh est de 888 personnes/ km². Le reste de la population réside à Saad Neil et Ksara avec respectivement 7 108 personnes sur une surface de 5.47 km² et 1 005 résidents sur une surface de 0.22 km²

Il convient de noter qu'au niveau de Zahleh municipale, la dynamique dénote une concentration de la population au niveau du centre-ville et une dispersion dans les quartiers périphériques. En effet, les quartiers centraux de Maallaka Kerek, Haouche Al-Oumara, Mar Elias et Rassié, de 2.34 km² de surface, abritent 27 608 résidents. Ainsi, 52.02% de la population de la ville de Zahleh occupe 3.92% de la surface de la commune. 25 467 personnes (47.98% des habitants de la ville) se déploient sur les quartiers périphériques de 57.4 km² (96.18% de la surface de la ville).

L'attractivité résidentielle de l'agglomération de Zahleh est principalement due à la concentration des services, des équipements, des opportunités de travail et à sa localisation sur l'axe de circulation international connectant Beyrouth à Damas. Il ne faut toutefois pas négliger la fonction administrative de la ville de Zahleh, la fonction touristique, la fonction culturelle, les services et équipements.

1.2.2. Dynamiques de concentration démographique à Jbeil en 1998

En 1998, la région urbaine de Jbeil constitue le cinquième niveau de l'armature urbaine. Elle compte 43 572 personnes se répartissant sur une surface de 36.39 km², d'où une densité moyenne de peuplement de 1 198 personnes/km². Toutefois, la densité de population se répartit inégalement sur du territoire de l'agglomération de Jbeil. Quoique l'agglomération soit dans l'aire d'influence de Byblos, pôle administratif, touristique et économique, trois types de dynamiques de concentration sont observables au niveau de cet espace.

Ces dynamiques trouvent leur justification dans le tableau 17 et la carte 44. La première est celle des villes côtières, notamment, Jbeil (3 213 personnes/km²), Kartaboune (3 196 personnes/km²) et Amchite (2 321 personnes/km²) qui affichent les concentrations démographiques les plus élevées. En fait, ces trois villes abritent 29 169 personnes, soit 66.94% de la population totale de l'agglomération, se répartissant sur une surface de 10.76 km², soit 29.57% de la surface totale.

Le deuxième type de dynamique démographique est celui de la commune de Blat. En réalité, l'attractivité résidentielle de cette ville est liée au pôle universitaire qui façonne cette ville et ses

alentours depuis son implantation en 1987. 8 805 âmes vivent sur une surface de 6.83 km² et la densité de population, très proche de celle de l'ensemble de l'agglomération, est de 1 290 personnes/km².

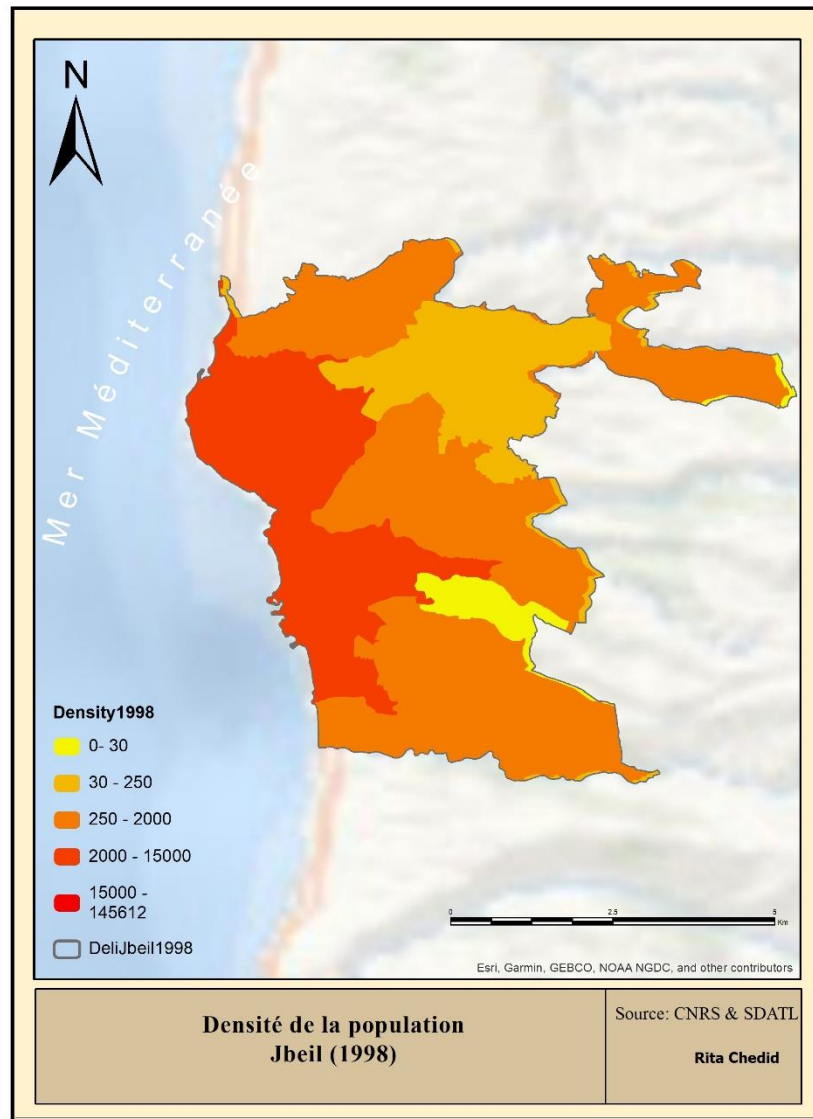
Tableau 17 Distribution de la population sur l'agglomération de Jbeil – 1998

CF	Caza	Surface CF (Km ²)	Population totale	Densité de population/Km ²
Jbeil	Jbeil	4.12	13 248	3 213
Kartaboune	Jbeil	0.75	2 409	3 196
Amchite	Jbeil	5.82	13 513	2 322
Blat	Jbeil	6.83	8 805	1 290
Jeddeyel	Jbeil	1.05	746	712
Chamate	Jbeil	1.08	496	459
Hboub	Jbeil	2.39	1 010	422
Hisraïl	Jbeil	2.59	804	310
Mastita	Jbeil	0.90	246	275
Eddé	Jbeil	3.98	1 074	270
Kfar Mashoune/Dmalsa	Jbeil	1.95	436	224
Hbeline	Jbeil	1.74	353	203
Ghorfine	Jbeil	2.05	403	197
Mehrine	Jbeil	1.15	29	25
Total		36.39	43 572	1 198

Source : Données CNRS et SDATL, 1998

Le troisième type de dynamique de concentration est celle des communes situées au Nord-Est de l'agglomération. Ces espaces connaissent une attractivité résidentielle liée à trois facteurs : la localisation dans l'aire d'influence de la ville de Jbeil, la construction de la route connectant le littoral aux hauteurs de Jbeil en passant par le sanctuaire de Saint-Charbel et à l'émergence de nouveaux choix résidentiels orientant la demande vers ces espaces. Ainsi, ces espaces connaissent une croissance démographique, liées non seulement à la croissance naturelle de la population locale, mais aussi à un exode urbain vers la périphérie. 14 403 résidents, soit 33.06% de la population totale de l'agglomération, se déploient sur une surface de 24.85 km², soit 70,43% de la surface totale de la région urbaine de Jbeil.

Carte 44 Distribution de la population résidente à Jbeil en 1998



1.2.3. Dynamiques de concentration démographique à Saida en 1998

En 1998, la région de Saida constitue le septième niveau de la hiérarchie urbaine. Son attractivité résidentielle est liée à plusieurs facteurs. Capitale du *mohafazat* du Sud, Saida constitue un centre administratif et économique doté d'une vocation touristique. L'agglomération (Carte 45 et Tableau 18) compte 120 998 résidents se répartissant sur une surface de 16.77 km², d'où une densité moyenne de peuplement de 7 216 personnes/km². La plus grande concentration de la population se

trouve au niveau de Saïda Dekerman, 60 434 personnes sur une surface de 5.13 km², et Miemié, 23 184 personnes sur une surface de 2.30 km². Ensemble, ces deux cadastres représentent 7.43 km², 44.31% de la surface de l'agglomération, et abritent 83 618 personnes, 69.11% de la population du périmètre en question. Comme précisé au niveau du chapitre 5, Saïda Dekerman accueille le camp palestinien⁷³ de Aïn el Heloué ; son extension informelle se trouve à Miemié. Ces deux quartiers sont densément peuplés, 11 778 personnes/km² à Saïda Dekerman et 10 080 personnes/km², à Miemié.

Ces deux cadastres sont suivis de Haret Saïda qui concentre 13 314 résidents, représentant 11% de la population totale de l'espace en question, sur une surface de 3.26 km². Au niveau de ce cadastre, la densité de population baisse à 4 087 personnes/km².

Tableau 18 Distribution de la population sur l'agglomération de Saïda – 1998

Circonscription Foncière	Caza	Surface CF Km2	Population totale	Densité de population/Km2
Darbessim	Saïda	3.21	6 050	1 884
Haret Saïda	Saïda	3.26	13 314	4 087
Miemié	Saïda	2.30	23 184	10 080
Saïda Dekerman	Saïda	5.13	60 434	11 778
Saïda Ville	Saïda	0.31	9 028	28 936
Saïda Wastani	Saïda	2.56	8 988	3 515
Total		16.77	120 998	7 216

Source : Données CNRS et SDATL, 1998

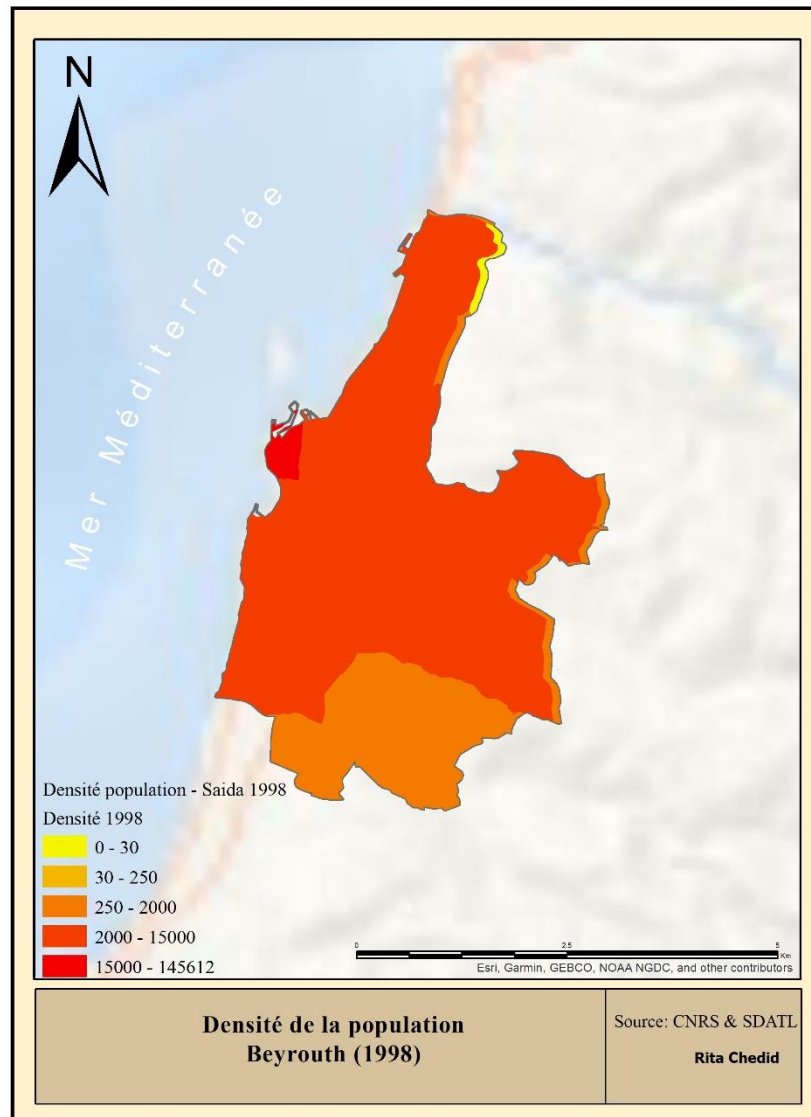
Saïda-Ville, affiche la densité la plus élevée. Occupée par des résidents originaires de la ville de Saïda, le centre-ville, de 0.31 km² de surface, accueille 9 028 personnes, d'où une densité de 28 936 personnes/km². Cette dernière s'écarte bien de la densité peuplement totale de l'agglomération. En effet, elle représente quatre fois la densité de l'ensemble de la région urbaine.

Situé à l'entrée Nord de la ville, le quartier de Saïda Wastani est moins peuplé. 8 988 personnes vivent sur une surface de 2.56 km², d'où une densité de 3 515 personnes/km².

La commune de Darbessim, située au Sud-est de la ville, affichant la densité la moins élevée, 1 884 personnes/km², polarise 6 050 habitants vivant sur une surface de 3.21 km².

⁷³ Saïda compte environ 30 000 réfugiés palestiniens, selon les chiffres publiés dans l'Atlas du Liban en 2007

Carte 45 Distribution de la population résidente à Saida en 1998



1.3. Les agglomérations éloignées de l'aire capitale

Les agglomérations urbaines connaissent des dynamiques de concentration démographique liées d'une part, à l'influence de l'aire centrale de Beyrouth, et d'une autre part, aux dynamiques liées à la vocation et aux fonctions urbaines du territoire en question.

Quelles dynamiques résidentielles prévalent au niveau des agglomérations éloignées ?

1.3.1. Dynamiques de concentration démographique à Tripoli en 1998

S'écartant de Beyrouth, Tripoli occupe le deuxième rang dans la hiérarchie territoriale en 1998. D'après la Carte 46 et le Tableau 19, la dynamique démographique se caractérise par une forte densité de population dépassant celle de l'aire urbaine centrale et même celle de la capitale. Sur une surface de 29.63 km², vivent 287 531 résidents, d'où une densité d'environ 9 705 personnes/km².

Certains secteurs de la ville sont plus denses que d'autres. La plus forte concentration se trouve au niveau des quartiers entourant le centre-ville dépeuplé. Au niveau de ces cadastres, la densité dépasse 100 000 personnes/km². Il s'agit notamment de Qobbé, à l'Est avec une densité de 145 510 personnes/km², du secteur Haddadine, au Sud où la densité est de 141 353 personnes/km² puis de Tal, à l'Ouest, avec 112 267 personnes/km². Au niveau de cette ceinture de misère, 165 694 personnes, soit 57.62% de la population résidente, occupent une surface de 1.26 km², soit seulement 4.25% de la surface de l'agglomération en 1998. La deuxième catégorie de densité est celle des quartiers dont la densité varie entre 25 000 et 100 000 personnes/km². A l'exception de Mina, qui est la région portuaire de Tripoli, située à l'Ouest, ces secteurs forment la deuxième ceinture du centre. Il s'agit particulièrement de Tebbaneh, situé au Nord-est, avec 89 721 personnes/km², Soueïqa à l'Est (65 875 personnes/km²), Nouri à l'Ouest (32 670 personnes/km²), Mina (30 128 personnes/km²) et Zehrieh au Nord (28 555 personnes/km²).

Une troisième catégorie de densité est celle des circonscriptions foncières dont la densité varie entre 4 500 et 10 000 personnes/km². Il s'agit à cet égard de Tripoli Al-Hadid (6 557 personnes/km²) située au Nord-Est du centre, de Mina-Jardins, située à l'Est du port (5 731 personnes/km²) et de Beddaoui (4 963 personnes/km²), située dans le caza de Minieh-Dannieh et accueillant le camp palestinien de Beddaoui. Enfin, une quatrième catégorie de densité est celle des secteurs où la densité de peuplement est inférieure à 500 personnes/km² : Tripoli-jardins, situé à l'Ouest du centre et Tripoli-Zeitoun se trouvant à l'Est du centre.

Carte 46 Distribution de la population résidente à Tripoli en 1998

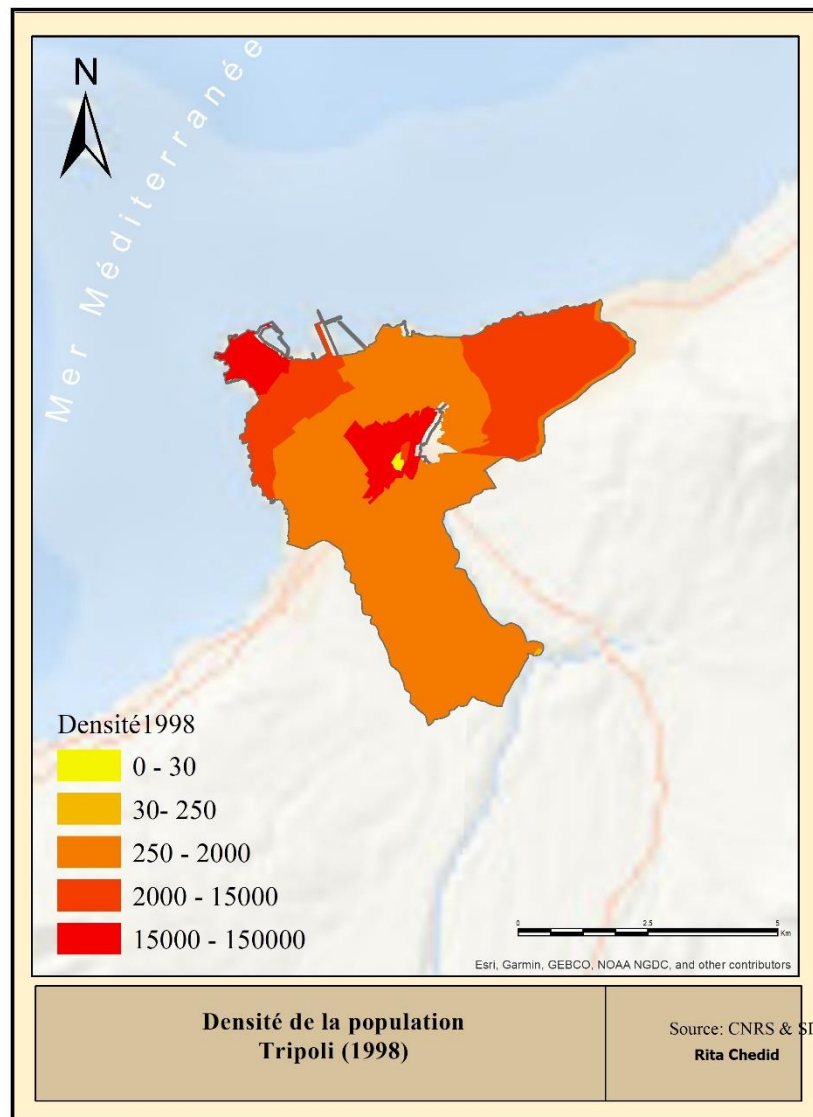


Tableau 19 Distribution de la population sur l'agglomération de Tripoli – 1998

CF	Caza	Surface CF Km ²	Population totale	PCT Population	Densité de population/K m ²
Tripoli Al-Kobbé	Tripoli	0.38	55 817	19.41%	145 510
Tripoli Al Haddadine	Tripoli	0.37	52 252	18.17%	141 353
Tripoli Al-Tal	Tripoli	0.51	57 625	20.04%	112 267
Tripoli Al-Tebbaneh	Tripoli	0.22	19 931	6.93%	89 721
Tripoli Al-Soueiqa	Tripoli	0.15	9 737	3.39%	65 957
Tripoli Al-Remmanieh	Tripoli	0.04	1 751	0.61%	43 820
Al-Mina No1	Tripoli	0.25	10 127	3.52%	40 007
Al-Mina No2	Tripoli	0.4	13 641	4.74%	33 745
Tripoli Al-Nouri	Tripoli	0.08	2 568	0.89%	32 670
Tripoli Al-Zehrieh	Tripoli	0.14	3 995	1.39%	28 555
Al-Mina No3	Tripoli	0.45	9 595	3.34%	21 139
Tripoli Al-Hadid	Tripoli	0.05	335	0.12%	6 557
Al-Mina Jardins	Tripoli	2.72	15 574	5.42%	5 731
Al-Beddaoui	Minieh-	5.53	27 460	9.55%	4 963
Tripoli Zeitoun	Tripoli	11.32	4 902	1.70%	433
Tripoli Jardins	Tripoli	6.95	2 221	0.77%	320
Tripoli Al-Mouhaïtra	Tripoli	0.05	0	0.00%	0
Total		29.63	287 531	100.00%	9 705

Source : Données CNRS et SDATL, 1998

1.3.2. Dynamiques de concentration démographique à Baalbek en 1998

En 1998, la région de Baalbek constitue le sixième niveau de l'armature urbaine. La dynamique de concentration de la population est liée d'une part, à la fonction administrative et touristique de la ville de Baalbek, et d'autre part à la fonction agricole de la plaine de la Bekaa et ce, malgré les pressions que subit ce secteur au Liban. Le tableau 20 et la carte 47 montrent que l'agglomération compte 55 564 résidents se répartissant sur une surface de 75.78 km², d'où une densité moyenne de peuplement de 735 personnes/km². Comme les autres agglomérations du système urbain, la concentration de la population est plus prononcée au niveau du chef-lieu, la ville de Baalbek, qu'au niveau des espaces périphériques. Ainsi, Baalbek, dont la surface est de 37.40 km², soit 49.35% de la surface de l'agglomération, attire, en 1998, 48 664 habitants, soit 87.58% de la population de l'agglomération, d'où une densité 1 301 personnes/km².

Carte 47 Distribution de la population résidente à Baalbek en 1998

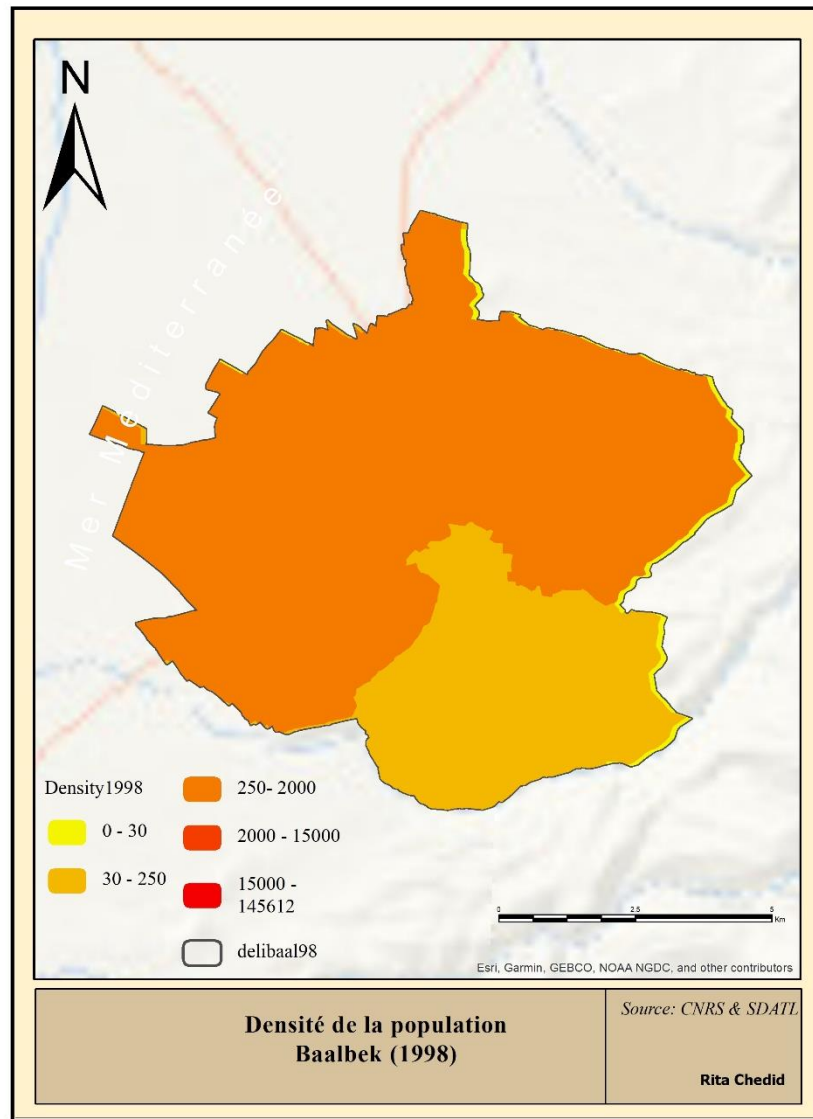


Tableau 20 Distribution de la population sur l’agglomération de Baalbek – 1998

Circonscription foncière	Caza	Surface CF Km2	Population totale	PCT Population	Densité de population/Km2
Baalbek	Baalbek	37.4	48 664	87.58%	1 301
Doures	Baalbek	19.26	6 246	11.24%	324
Aïn Bourday	Baalbek	18.96	654	1.18%	34
Total		75.63	55 564	100.00%	735

Source : Données CNRS et SDATL, 1998

La ville de Baalbek est suivie de la commune de Doures qui polarise 6 246 personnes sur une surface de 19.26 km² avec une densité de 324 personnes/km². La troisième circonscription foncière, est Aïn Bourday ; elle abrite 654 personnes sur une surface de 18.96 km², d'où une densité 34 personnes/km².

1.3.3. Dynamique de concentration démographique à Sour en 1998

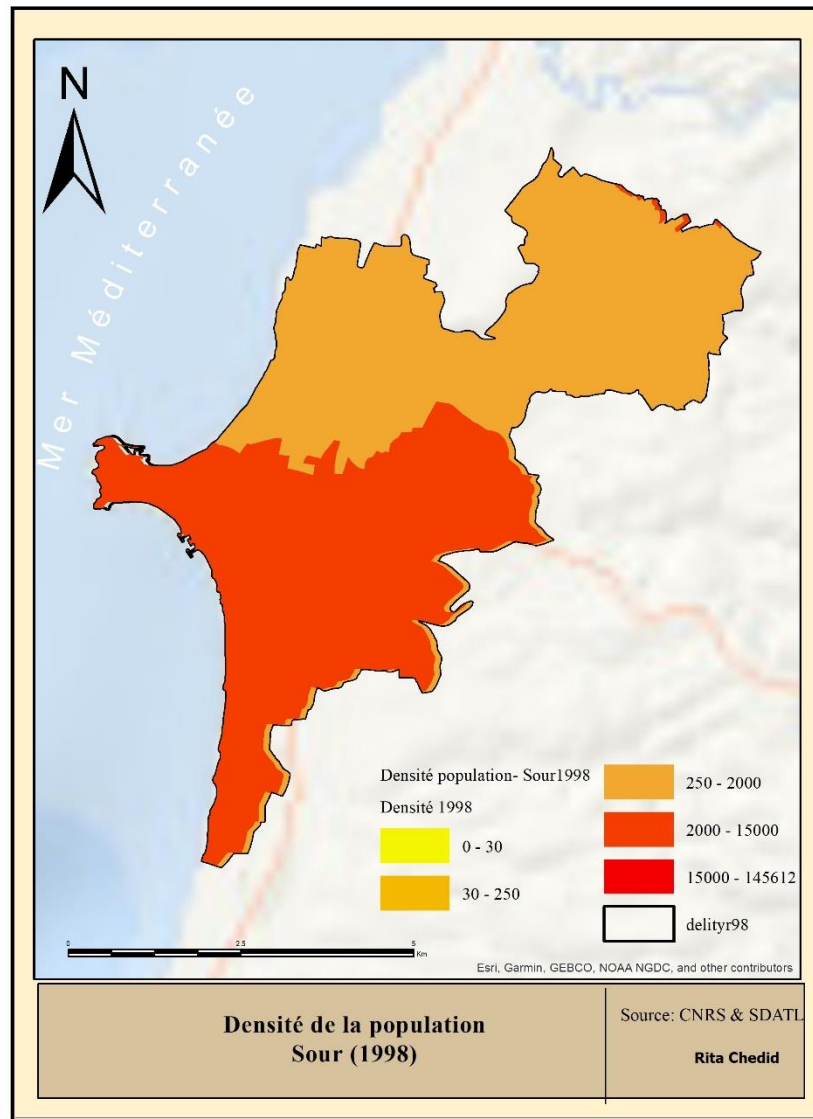
Occupant le troisième rang dans la hiérarchie territoriale, l'agglomération urbaine de Sour, (tableau 21 et carte 48), compte 81 715 personnes se répartissant sur une surface de 34.91 km², d'où une densité moyenne de 2 341 personnes/km². Néanmoins, la densité de population est inégalement répartie sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Sour. Qu'est ce qui est derrière l'attractivité résidentielle et, par conséquent, la densité de peuplement au niveau de la ville de Tyr ? Outre sa vocation touristique de ville millénaire et côtière, la ville de Tyr est un centre administratif et économique pour le *caza* de Sour polarisant 47 479 citoyens. Cette population résidente à Tyr, se compose, en plus de libanais originaires de Tyr, des villes et des villages du Sud, de réfugiés palestiniens, installés depuis 1948, dans les camps de Rachidiyeh et de Bass. Se partageant un espace de 6.56 km², la densité de peuplement atteint 7 236 personnes/km². De ce fait, 58,10% de la population de l'agglomération occupe 18.79% de la surface de la région de Sour. Les espaces les plus denses de la ville de Tyr sont surtout les quartiers défavorisés et informels, ainsi que les camps palestiniens de Rachidiyeh et de Bass. Le premier est localisé aux extrémités d'une réserve naturelle sur le littoral, alors que le second se trouve à proximité du site archéologique.

Tableau 21 Distribution de la population sur l'agglomération de Sour – 1998

CF	Caza	Surface CF (Km ²)	Population totale	PCT Population	Densité de population/Km ²
Abbassyat	Sud	17.67	11 925	14.59%	675
Borge Chemali	Sud	10.68	22 311	27.30%	2 089
Sour (Tyr)	Sud	6.56	47 479	58.10%	7 236
Total Sour		34.91	81 715	100.00%	2 341

Source : Données CNRS et SDATL, 1998

Carte 48 Distribution de la population résidente à Sour en 1998



Le reste de la population se disperse sur deux circonscriptions foncières : Borge et Chemali et Abbassyat. Borge Chemali 22 311 personnes vivant sur une surface de 10.68 km² et par conséquent une densité de 2 089 personnes/km². Abbassyat, dont la surface est de 17.67 km², compte 11 925 résidents et connaît une densité de 675 personnes/km² en 1998.

1.3.4. Dynamiques de concentration démographique à Nabatiyeh en 1998

Occupant le huitième et dernier rang de la hiérarchie territoriale, la carte 49 et le tableau 22 montrent que la région de Nabatiyeh, de 34.00 km² de surface, accueille 28 790 personnes. La densité totale de peuplement est de 847 personnes/km².

Carte 49 Distribution de la population résidente à Nabatiyeh en 1998

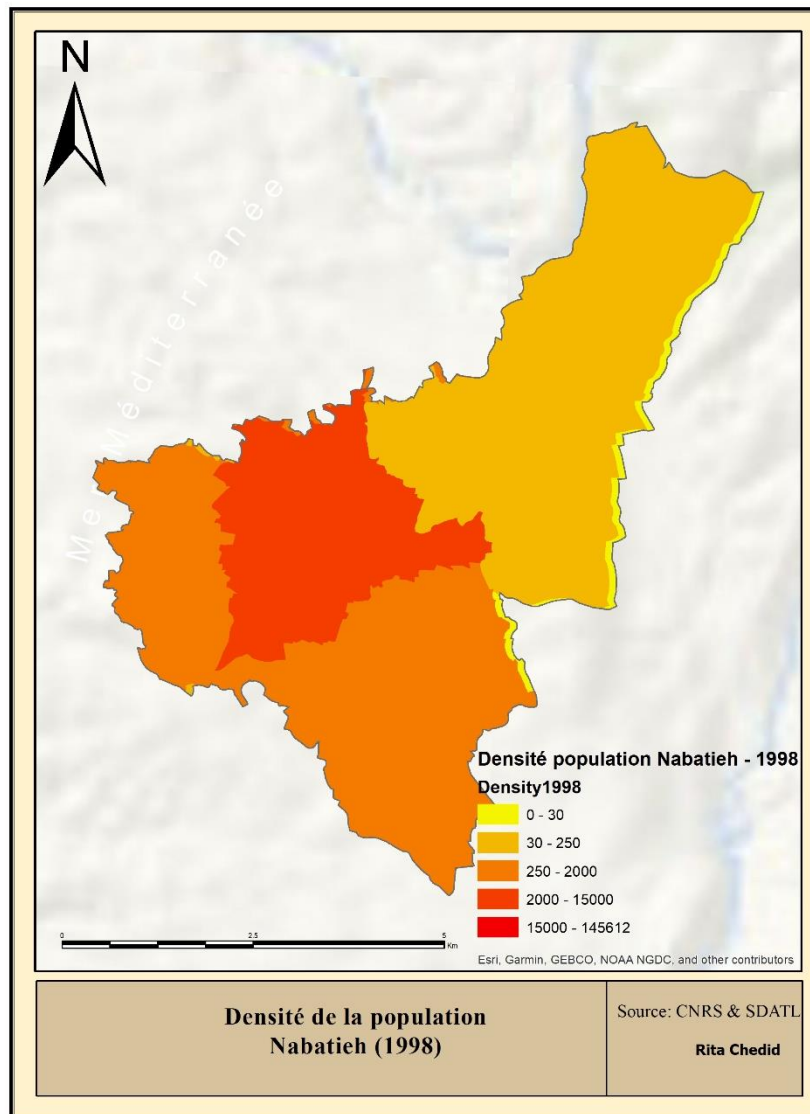


Tableau 22 Distribution de la population sur l'agglomération de Nabatiyeh – 1998

Circonscription Foncière	Caza	Surface CF Km2	Population totale	PCT Population	Densité de population/Km2
Kfar Remmane	Nabatiyeh	14.1	3 324	11.55%	236
Nabatiyeh El-Faouka	Nabatiyeh	8.69	4 342	15.08%	499
Nabatiyeh El-Tahta	Nabatiyeh	6.97	17 503	60.80%	2 511
Zebdine	Nabatiyeh	4.24	3 621	12.58%	853
Total		34	28 790	100.00%	847

Source : Données CNRS et SDATL, 1998

2. Dynamiques de concentration démographiques en 2016

Depuis 2011, le Liban connaît un bouleversement démographique, dû aux crises en Syrie et en Irak. Outre les réfugiés palestiniens⁷⁴, le tableau 23 et la carte 50 montrent que le Liban, avec sa surface de 10 254 km²⁷⁵ accueille des migrants syriens, palestiniens et irakiens. Les syriens inscrits sont recensés par UNHCR, les palestiniens inscrits par UNRWA alors qu'il n'existe pas de recensement ou d'estimation des réfugiés irakiens.

Selon les derniers chiffres publiés conjointement par UNHCR, la population syrienne au Liban s'élève 1 500 000 personnes représentant 25.66% du total de la population résidente⁷⁶ et 35.17%⁷⁷ du total des résidents libanais. Quoique le Liban accueille en plus de la population palestinienne du Liban, une partie de la population palestinienne, en provenance de Syrie, le nombre de palestiniens est en régression en 2016, 310 817 personnes, contre 350 000 en 1998⁷⁸.

Si les estimations de la population libanaise résidente sont exactes et précises, cette dernière passe de 3 655 028 personnes en 1998 à 4 035 028 en 2016. Ainsi, le taux de croissance est de 1.56% par an. Comme mentionné ci-dessus, la thèse procède à une estimation de la distribution de la population à l'échelle locale en croisant les données démographiques par *caza* avec le nombre de

⁷⁴ Présents au Liban depuis 1948. Il est à noter que depuis 2011, de nouveaux réfugiés palestiniens en provenance de Syrie s'installent au Liban. Ces derniers vivent soit dans les camps palestiniens soit, à l'extérieur.

⁷⁵ Selon le cadastre du Liban

⁷⁶ $1\,500\,000 / 5\,845\,859 = 25.66\%$ du total de la population résidente

⁷⁷ $1\,500\,000 / 4\,035\,042 = 37.17\%$ des résidents libanais

⁷⁸ Selon les estimations du SDATL.

bâtiments par circonscription foncière, tout en tenant compte du taux de croissance par caza entre 1998 et 2016.

L'année 2016 marque le passage du système urbain libanais à deux régions urbaines principales : l'aire centrale de Beyrouth et l'agglomération urbaine de Tripoli. Devant cette nouvelle réalité urbaine, comment se distribue la population résidente sur les deux régions urbaines ?

En 2016, Beyrouth et Tripoli, telles que délimitées au niveau du chapitre 5 et d'après le tableau 24 et la carte 38, accueillent 5 421 559 personnes soit presque 92.74% de l'ensemble de la population résidente. Ces 92.74% se partagent une surface de 6 431 Km², presque 62.71% de la surface du grand territoire. L'aire centrale de Beyrouth, seule, polarise 4 276 878 habitants, environ 73.16% de population totale résidente. Ces derniers occupent une surface de 4 891 Km², soit 48% de la surface du pays. La densité de peuplement est de 838 personnes/Km². Tripoli est plus dense que Beyrouth, 863 Km², puisque 1 144 681 résidents vivent sur une surface de 1 327 Km².

Tableau 23 Distribution de la population sur les agglomérations principales en 2016

Agglomération	CF	Surface Totale Km ²	Urbanisation Km ²	Taux urbanisation	Population totale	Densité population/ Km ²
Beyrouth	972	5 103.92	1 155.71	22.64%	4 276 878	838
Tripoli	308	1 326.76	240.65	12.14%	1 144 681	863
Total	1,280	6 433.68	1 396.36	20.59%	5 421 681	843

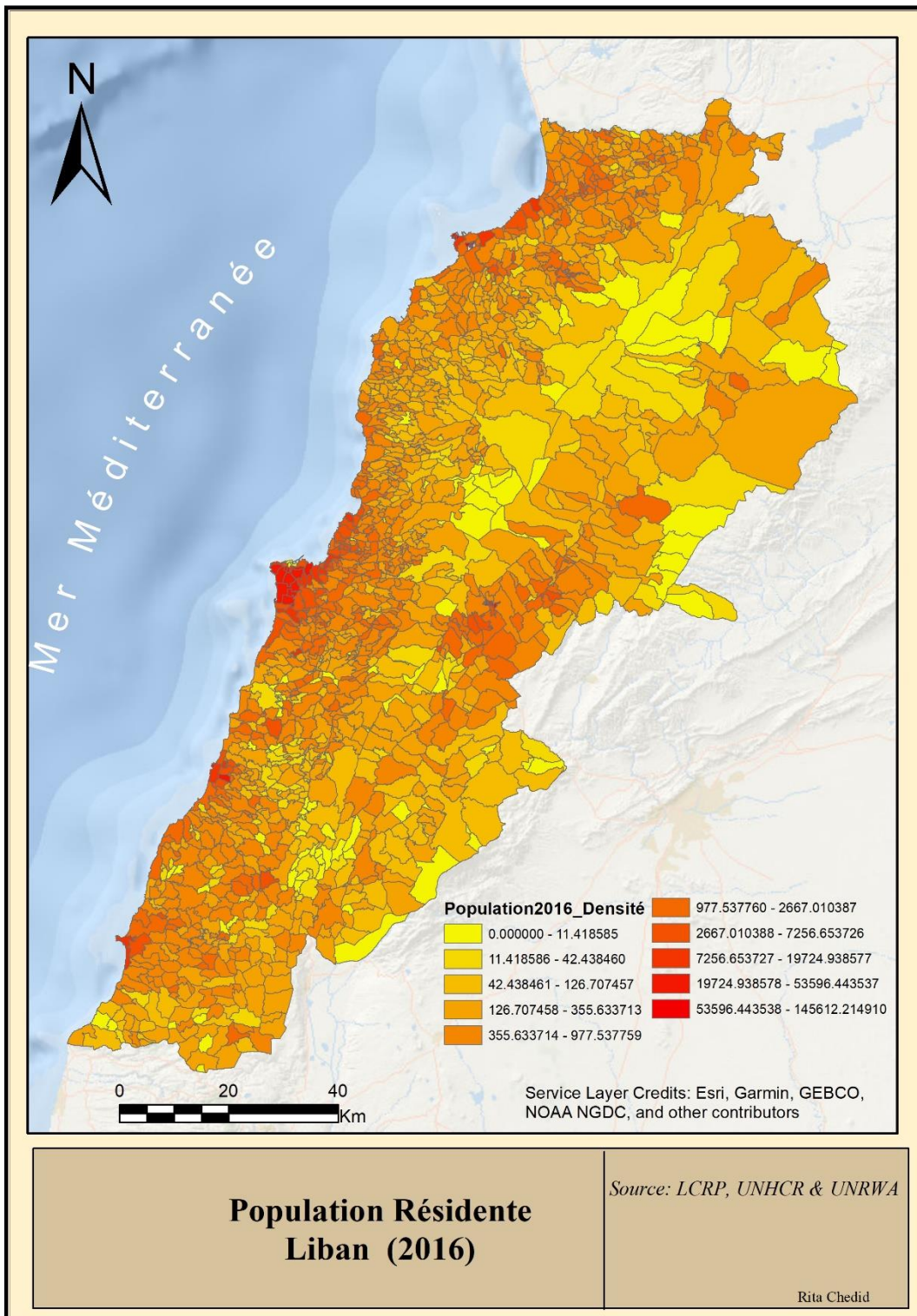
Source : Données CNRS, LCRP, UNHCR & UNRWA, 2016

Tableau 24 Distribution de la population résidente au Liban en 2016

Mohafazat/caza	Libanais	Palestiniens	Syriens	Total
AKKAR	266 020	18 732	143 634	428 386
Akkar	266 020	18 732	143 634	428 386
Nord	554 863	58 112	222 762	835 737
Batroun	46 080	0	20 260	66 340
Bcharre	21 224	0	3 945	25 169
Koura	48 226	0	23 097	71 323
Minieh-Dannieh	118 640	49 272	81 668	249 580
Tripoli	265 553	8 840	76 018	350 410
Zgharta	55 139	0	17 775	72 914
BEKAA	279 578	10 221	346 682	636 481
Rachaya	33 350	0	14 393	47 743
Bekaa Ouest	66 735	1 315	91 054	159 104
Zahleh	179 493	8 906	241 235	429 634
BAALBEK - HERMEL	275 571	6 620	180 767	462 958
Baalbek	237 351	6 620	172 115	416 087
Hermel	38 220	0	8 652	46 872
BEYROUTH	403 579	9 072	37 271	449 922
Beyrouth	403 579	9 072	37 271	449 922
MONT-LIBAN	1 507 222	44 030	396 519	1 947 771
Aley	164 133	824	86 069	251 025
Baabda	520 012	26 165	128 878	675 055
Chouf	153 773	15 000	73 270	242 043
Metn	427 534	1 990	75 314	504 838
Jbeil	80 661	0	9 347	90 008
Kesrouan	161 109	51	23 641	184 801
SUD	471 925	163 481	106 508	741 914
Jezzine	20 264	0	4 379	24 643
Saida	250 704	89 782	62 557	403 042
Sour	200 958	73 699	39 573	314 229
NABATIYEH	276 285	549	65 857	342 691
Bint-Jbeil	66 451	91	11 329	77 871
Hasbaya	31 346	0	8 020	39 366
Marjeyoun	53 040	48	10 371	63 460
Nabatiyeh	125 448	410	36 136	161 994
Total population	4 035 042	310 817	1 500 000	5 845 859
Pourcentage (%)	69.0%	5.3%	25.7%	100.0%

Source ; Données UNHCR, UNRWA et LCRP

Carte 50 Distribution de la population résidente au Liban en 2016



2.1. Dynamiques de concentration démographique à Beyrouth en 2016

En 2016, l'influence de l'aire urbaine centrale de Beyrouth dans le maillage territorial s'affirme. Avec une population résidente estimée à 4 276 878 habitants, elle domine toujours l'armature urbaine. Son attractivité résidentielle pour 73.16% de la population vivant au Liban lui confère un rôle majeur pour le territoire libanais. Entre 1998 et 2016, l'aire capitale, gagne, non seulement, en surface, mais aussi, en nombre d'habitants. La population résidente totale passe de 1 636 096 à 4 276 878 personnes, soit une croissance de 5.48% par an. Toutefois, malgré l'apport brutal de réfugiés, le rythme de croissance de la population résidente à Beyrouth reste inférieur au taux de croissance de la surface de l'agglomération (11.70%/par an) et de la surface de l'urbanisation (13.40%). Ce qui confirme l'existence d'une offre immobilière supérieure à la demande existante conjuguée à un étalement urbain. Par ailleurs, en 2016, la population Beyrouthine, d'origine libanaise, compte 3 026 919 personnes (70.77% de la population totale de Beyrouth), alors que les migrants font 1 249 958 (29.63% de la population totale de Beyrouth). La densité de peuplement varie d'un caza à un autre ; elle est de l'ordre de 835 personnes/Km².

Comment se déploie la population sur l'ensemble du territoire de l'aire capitale ? Qu'est ce qui oriente les nouveaux choix résidentiels ?

L'examen du Tableau 25 et de la Carte 51 montre que quatre types de dynamiques de concentration de la population caractérisent l'aire urbaine centrale. En effet, la croissance spatiale phénoménale de l'agglomération capitale juxtapose des territoires hétérogènes ne bénéficiant pas tous de la même attractivité résidentielle. La thèse analyse le dynamisme démographique de chacun des espaces qui composent l'ensemble du territoire beyrouthin en 2016 : Beyrouth municipale, les banlieues, les villes côtières et la tendance à la littoralisation et enfin les villes-centres des aires urbaines relativement éloignées qui font partie désormais de l'agglomération capitale.

Beyrouth municipale concentre 449 922 habitants avec une densité de 21 165 personnes/Km². En dépit des flux de migrants, de la prolifération de mégaprojets immobiliers, de la densification verticale et des grues qui obstruent le ciel de la ville, le taux de croissance de la population résidant au niveau de la capitale est de 0.61% par an. La population de Beyrouth municipale est inégalement distribuée sur les quartiers de la ville. Mazraa et Moussaytbeh se taillent la part du lion. La superficie de ces deux quartiers est de 7.86 Km², 36.87% de la surface de la ville, mais abritent

ensemble 231 298 personnes ou 51.41% de la population résidente au niveau de Beyrouth municpe. La densité de peuplement est de 34 386 personnes/Km² à Mazraa et 24 739.95 personnes/Km² à Moussaytbeh. Achrafieh et Ras Beyrouth accueillent 75 661 et 52 642 et la densité de peuplement est de 23 766 personnes/Km² et 20 978 personnes/Km². La population résidant à Remeil s'élève à 36 333 personnes alors que Bachoura et Zokak el Blat accueillent ensemble 34 392 habitants. Ain el Mreisseh et Minet el Hosn manquent, tous deux, d'attractivité résidentielle par rapport aux autres quartiers de la ville à cause des prix élevés de l'immobilier et du foncier. Saïfi et Medawar ne sont pas non plus attractifs, du fait de leur fonction économique due à leur proximité du port et de la présence d'un parc immobilier résidentiel dégradé et de friches.

Tableau 25 Distribution de la population sur l'aire urbaine de Beyrouth en 2016

Caza	CF	Surface Urbanisation	Surface Km2	Résidents Libanais	Résidents Palestiniens et Syriens	Total résidents
Aley	81	95	264	180 420	85 657	266 399
Baabda	57	69	195	520 012	153 586	673 598
Baalbek	45	103	937	168 343	103 712	272 054
Batroun	34	21	77	21 850	9 504	31 355
Bekaa Ouest	38	41	378	62 271	88 154	150 425
Beyrouth	13	21	21	403 579	46 343	449 922
Bint Jbeil	38	55	270	66 451	11 420	77 871
Chouf	97	104	464	152 928	87 856	240 785
Jbeil	99	64	299	75 198	8 332	83 530
Jezzine	17	6	41	3 426	1 028	4 453
Kesrouan	78	95	246	161 109	23 249	184 358
Marjeyoun	7	14	66	14 884	1 589	16 473
Metn	101	105	265	427 534	77 304	504 838
Nabatiyeh	50	86	287	123 460	35 205	158 665
Rachaya	18	31	303	25 032	9 889	34 921
Remblai	0	3	0	0	0	0
Saida	77	78	269	250 186	151 231	401 418
Sour	61	80	329	191 909	111 037	302 946
Zahleh	61	85	393	178 327	244 539	422 866
Total	972	1,156	5,105	3 026 919	1 249 636	4 276 878

Source : Données CNRS, LCRP, UNHCR & UNRWA, 2016

A l'échelle de la proche banlieue, les dynamiques de croissance de la population sont différentes de celles de la capitale. L'étude concerne la première couronne allant de Chiah au Sud-Ouest, en passant par Borge-el-Berajneh, Haret-Hreik, Furn el Chebbak, Sin el Fil, Dekouaneh jusqu'à Bourj-Hammoud au Nord-Est. Chiah, Borge el Berajneh et Haret Hreik font partie de la banlieue

Sud de Beyrouth alors que Furn el Chebbak, Sin el Fil, Dekouaneh et Bourj-Hammoud font partie de la banlieue Nord-Est. Chiah, Borge el Berajneh et haret Hreik concentrent 458 726 habitants sur une surface de 14 km². Ces localités, relativement denses, 32 863 personnes/km², connaissent un taux de croissance faible 1.02% par an contre 5.46% pour l'ensemble de l'agglomération. Cet écart signale une diminution de l'attractivité résidentielle de l'arc Sud-Ouest, due à la haute densité et à la saturation de l'espace. Furn el Chebbak, Sin el fil, Dekouaneh et Bourj-Hammoud concentrent 147 645 habitants se déployant sur une surface de 8 km². La densité de peuplement au niveau de cet arc est de 21 974 personnes/km², alors que le taux de croissance 0.92% par an contre 5.46% pour l'agglomération. Tout à fait comme l'arc Sud-Ouest, le faible taux de croissance de la population résidente montre une diminution de l'attractivité résidentielle du secteur Nord-Est de la première couronne.

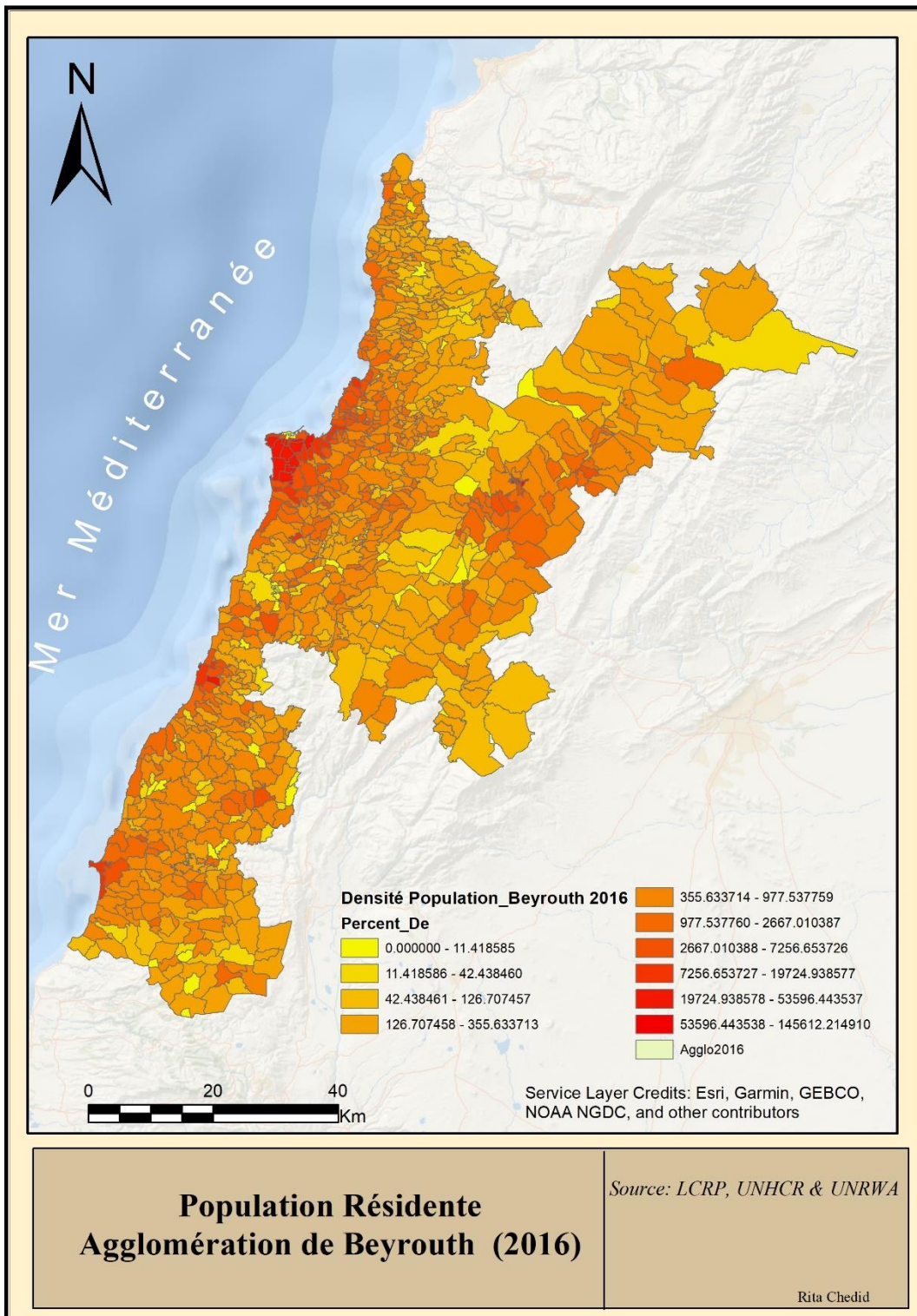
La deuxième couronne étudiée est celle allant de Tahouitat Al-Ghadir au Sud-Est jusqu'à Baouchriat au Nord est en passant par Laylaki, Hadace, Baabda, Mkalles, Mar Roukos Al-Hossain et Jedeideh. En 2016, cet arc concentre 193 303 habitants contre 154 738 personnes en 1998 sur une surface de 26 km², d'où une densité de 7 299 personnes/Km². Le taux de croissance est de 1.25% par an et s'écarte du taux de croissance de l'ensemble de l'aire centrale de Beyrouth. La densité est inégalement distribuée sur les localités de la deuxième couronne. Les plus denses connaissent les taux de croissance les plus faibles ; il s'agit notamment de Laylaki avec 27 570 personnes/km² où le taux de croissance de la population est de 0.54% par an sur 18 ans. Baouchriat (19 543 personnes/km²) et Jedeideh (11 424 personnes/Km²) connaissent un taux de croissance de 0.9% par an.

Dans l'étude du dynamisme démographique des villes côtières, la thèse distingue entre les villes situées au Nord de Beyrouth et celles situées au Sud de la ville de Beyrouth.

L'attractivité résidentielle des villes côtières Nord a commencé avant la guerre avec le développement de l'autoroute Nord Sud, s'est exacerbée durant la guerre et après. La saturation des espaces périphériques situés au Nord de la capitale oriente les choix résidentiels vers des espaces périurbains comme le caza de Jbeil où la densité de peuplement est plus faible. Au Metn, la concentration démographique la plus importante est au niveau de la bande côtière créant une certaine continuité urbaine et démographique le long de 17 circonscriptions foncières allant de Zalka jusqu'à Zouk el Kharab. La population résidente le long de cet arc, passe de 83 846 à 100 481

personnes, soit 19.90% de la population vivant au Metn, se partageant une surface de 20.67 km², 7.79% de la surface du caza, élevant la densité de population de 4 056 personnes/km² à 4 861 personnes/km². Il est à noter que la commune de Zalka, seule, accueille, sur une surface de 0.89 Km², 15 538 habitants en 2016 contre 13 238 résidents en 1998, élevant la densité de 14 764 personnes/km², en 1998, à 17 330.08 personnes/km², en 2016. De même pour Kesrouan, 26 circonscriptions foncières littorales, de 56.01 km² de surface, ou 22.81% de la surface totale du caza, abritent 116 059 habitants, soit 62.95% de la population de Kesrouan. La densité de peuplement est de 2 072 personnes/km². Il est à noter que Zouk Mikael, Zouk Mousbeh, Ghazir et Jounieh accueillent seuls 86 529 habitants sur une surface de 21.21 en 2016. Comme en 1998, Jbeil, Blat et Amchite connaissent la plus grande concentration démographique avec 43 985 habitants ou 52.65% se partageant 16.77 km² ou 26.34% de la surface totale du caza de Jbeil.

Carte 51 Distribution de la population résidente sur l'aire urbaine de Beyrouth en 2016



Sur la côte Sud, la saturation de Beyrouth, des espaces périphériques et de la banlieue Sud oriente la demande pour le logement vers le Sud de la capitale. Choueifat, dans le caza d'Aley, connaît une croissance de la population résidente, qui passe de 79 350 personnes, en 1998, à 98 063 habitants en 2016 se partageant une surface de 18.79 km², soit une différence de 18 713 personnes en 18 ans, élevant la densité de la population de 4 223 personnes/km² à 5 219 personnes/km².

En outre, dans le caza du Chouf, les communes littorales connaissent aussi des dynamiques de concentration de la population similaires. A Chhim, la population résidente passe de 13 565 à 24 328 personnes se partageant une surface de 8.54 km², soit une différence de 10 763 habitants en 18 ans, élevant la densité de population de 1 588 personnes/km² à 2 849 personnes/km². A Barja, la population résidente passe de 11 756 à 17 408 personnes se partageant une surface de 7.29 km², soit une différence de 5 652 habitants en 18 ans, élevant la densité de population de 1 614 personnes/km² à 2 389 personnes/km². Dans cette même lignée, à Naamé, la première commune littorale du Chouf, la population résidente passe de 7 436 à 16 381 personnes se partageant une surface de 6.69 km², soit une différence de 8 945 habitants en 18 ans, élevant la densité de population de 1 111 personnes/km² à 2 448 personnes/km². Sibline, voit aussi sa population résidente passer de 5 223 à 11 054 personnes se partageant une surface de 5.72 km², soit une différence de 5 831 habitants en 18 ans, élevant la densité de population de 912 personnes/km² à 1 931 personnes/km². D'autres communes littorales du Chouf, moins denses que celles citées ci-dessus, comme Damour, Jiyeh et Rmeileh, connaissent une activité immobilière soutenue, annonçant une orientation de la demande pour les espaces résidentiels vers elles.

Toutefois, l'attractivité résidentielle ne caractérise pas uniquement Beyrouth, sa banlieue et le littoral. De nouvelles dynamiques démographiques émergent au niveau d'espaces plus éloignés. Zahleh, nouveau bassin de vie qui fait son entrée sur la scène de l'aire capitale abrite 422 866 résidents. En outre, les cazas de Saida, Sour et Baalbek suivent Zahleh avec 401 418, 302 946 et 272 054 personnes respectivement.

2.2. Dynamiques de concentration démographique à Tripoli

En 2016, le tableau 26 et la carte 52 montrent que la population résidente à Tripoli atteint 1 144 681 habitants, soit 19.58% de la population totale, se déployant sur une surface de 1 327 km², soit 12.94% de la surface du Liban. 738 783 personnes, ou 64.54% de la population résidente de l'agglomération, sont libanaises, alors que 405 898 habitants, ou 35.46% de la population résidente, sont de nationalité palestinienne et syrienne.

Quoique la densité de peuplement soit passée de 9 705 personnes/km², en 1998, à 863 personnes/km², en 2016, et se soit rapprochée de celle de l'aire centrale 838 personnes/km², cette dernière se distribue inégalement sur les cazas et circonscriptions foncières faisant partie de l'agglomération. Dans ce sens, le caza de Tripoli est le plus dense ; 348 151 résidents (30.41% de la population de l'agglomération) occupent une surface de 27.83 km² (2.10% de la surface totale de l'agglomération) élevant la densité à 12 786 personnes/km². Comme en 1998, certains secteurs de la ville de Tripoli sont plus denses que d'autres. Les circonscriptions foncières du caza qui connaissent la plus forte concentration se trouvent au niveau des quartiers entourant le centre-ville dépeuplé. Au niveau de ces cadastres, la densité dépasse 100 000 personnes/km². Il s'agit notamment de Qobbé, à l'Est avec une densité de 155 167 personnes/km² contre 145 510 personnes/km² en 1998, du secteur Haddadine, au Sud où la densité est de 157 339 personnes/km² contre 141 353 personnes/km² en 1998, de Tal, à l'Ouest, avec 118 665 personnes/km² contre 112 267 personnes/km² en 1998. Au niveau de la deuxième couronne, Tebbaneh affiche une densité de 105 652 personnes/km², contre 89 721 personnes/km² en 1998. A Remmanieh, la densité passe de 43 820 personnes/km², en 1998 à 82 135 personnes/km². A Soueiqa à l'Est, la densité de peuplement passe de 65 875 personnes/km² à 87 182 personnes/km², alors qu'à Nouri à l'Ouest, elle devient 50 330 personnes/km² contre 32 670 personnes/km² en 1998. Il en est de même pour les quartiers de Zehrieh, Hadid et Mouhaïtra où la densité de population est respectivement de 39 634, 35 588 et 30 705 personnes/km².

Le *caza* de Akkar rassemble 403 784 habitants, soit 35.27% de l'ensemble de la population de l'agglomération de Tripoli. Cependant, ces résidents s'étalent sur une surface de 729.70 km² ou 55% de la surface de la région urbaine. L'attractivité résidentielle de ce caza frontalier provient d'une part, de sa proximité de la Syrie et, d'autre part, de la présence de la plaine agricole du Akkar.

A ce titre, 155 410 habitants de ce caza, 38.48% des résidents ne sont pas de nationalité libanaise mais plutôt syrienne.

Tableau 26 Distribution de la population à Tripoli en 2016

Caza	CF	Surface	Résidents Libanais	Résidents Palestiniens et Syriens	Population Résidente	Densité de population
Akkar	157	729.70	248 374	155 410	403 784	553
Tripoli	17	27.23	265 553	82 598	348 151	12 786
Minieh-Dannieh	44	244.00	114 666	126 748	241 415	989
Koura	41	171.20	48 028	22 757	70 785	413
Zgharta	39	118.00	51 563	14 182	65 745	557
Batroun	7	26.09	8 969	3 867	12 836	492
Bcharre	3	10.54	1 631	336	1 966	187
Total	308	1 326.76	738 783	405 898	1 144 681	863

Source : Données CNRS, LCRP, UNHCR & UNRWA, 2016

Dans le caza de Minieh-Dannieh, 241 415 résidents se déploient sur une surface de 244.00 km², élevant la densité à 989 personnes/km². Beddaoui est la localité la plus dense du caza avec 11 298 personnes/km² contre 4 963 personnes/ km² en 1998. Cette hausse de la densité est due au flux de réfugiés syriens et palestiniens depuis 2011. En réalité, sur 62 470 personnes vivant à Beddaoui, 35 019 habitants ne sont pas libanais, soit 56.06% de la population résidente. Ceci est aussi le cas des communes littorales, quoiqu'avec une certaine différence de densité de peuplement. Il s'agit notamment de Zouk Bhannine, Minieh et Deir Omar. La densité tend à baisser en s'éloignant de la côte.

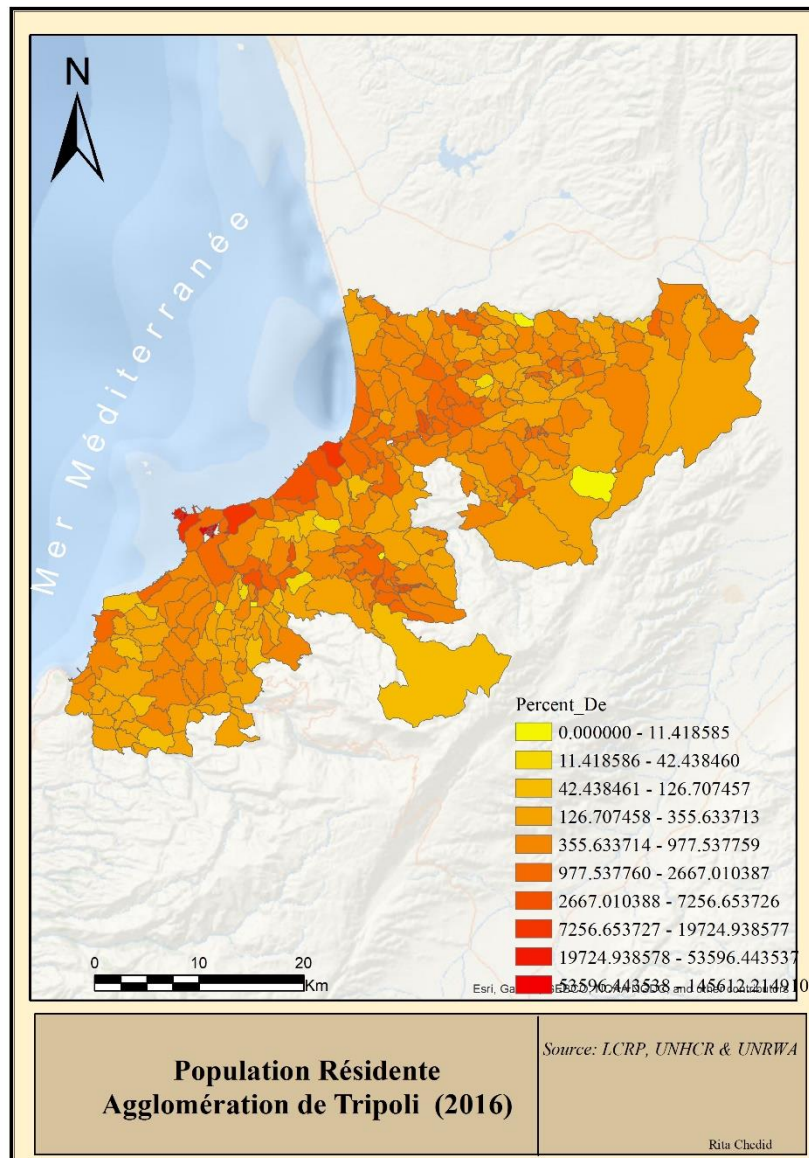
Koura est moins dense que les trois autres cazas mentionnés ci-dessous. La densité de population est de 413 personnes/km². Cette dernière est toutefois plus prononcée au niveau de la côte, notamment, Al-Kalamoun avec 2 607 personnes/Km² et Enfeh, 1 459 personnes/km². Ceci est aussi le cas de Batroun où la densité s'écarte de celle de l'agglomération et devient 492 personnes/km². La densité à Chekka atteint 962 personnes/km².

La dynamique à Zgharta est différente. La densité de population est de 557 personnes/km². La plus grande concentration démographique est au niveau de la ville de Zgharta, chef-lieu du caza, où la densité atteint 5 668 personnes/km². Les communes qui l'entourent affichent aussi une densité de peuplement supérieure à celle du caza : il s'agit spécialement de Raachine, 1 786 personnes/km², Ardate, 1 164 personnes/km² et Arde, avec 931 personnes/km². Mériata, au Nord-Est de la ville-

centre du caza, présente un cas atypique de concentration démographique, où la densité atteint 2 916 personnes/km².

Les localités de Becharreh faisant partie de l'agglomération tripolitaine, sont les moins attractives sur le plan résidentiel. La densité de peuplement pour ce caza est de 187 personnes/km².

Carte 52 Distribution de la population résidente sur l'aire urbaine de Tripoli en 2016



3. Où s'arrête la métropole de Beyrouth en 2016 ?

Si des périphéries urbaines se greffent à l'agglomération urbaine de Beyrouth, ceci ne veut pas dire que l'ensemble du périmètre de cette dernière constitue la métropole capitale. La thèse suggère un exercice de délimitation de la métropole, en ajoutant en plus de la continuité du bâti, les migrations domicile-travail. Cet exercice de délimitation tient compte de critères purement statistiques exposés ci-dessous.

A ce titre, la thèse mène une enquête ciblant les migrations hebdomadaires des libanais, leurs motifs et leur destination et ce, à partir d'un échantillon de 18 000 personnes répartis sur l'ensemble du territoire libanais.

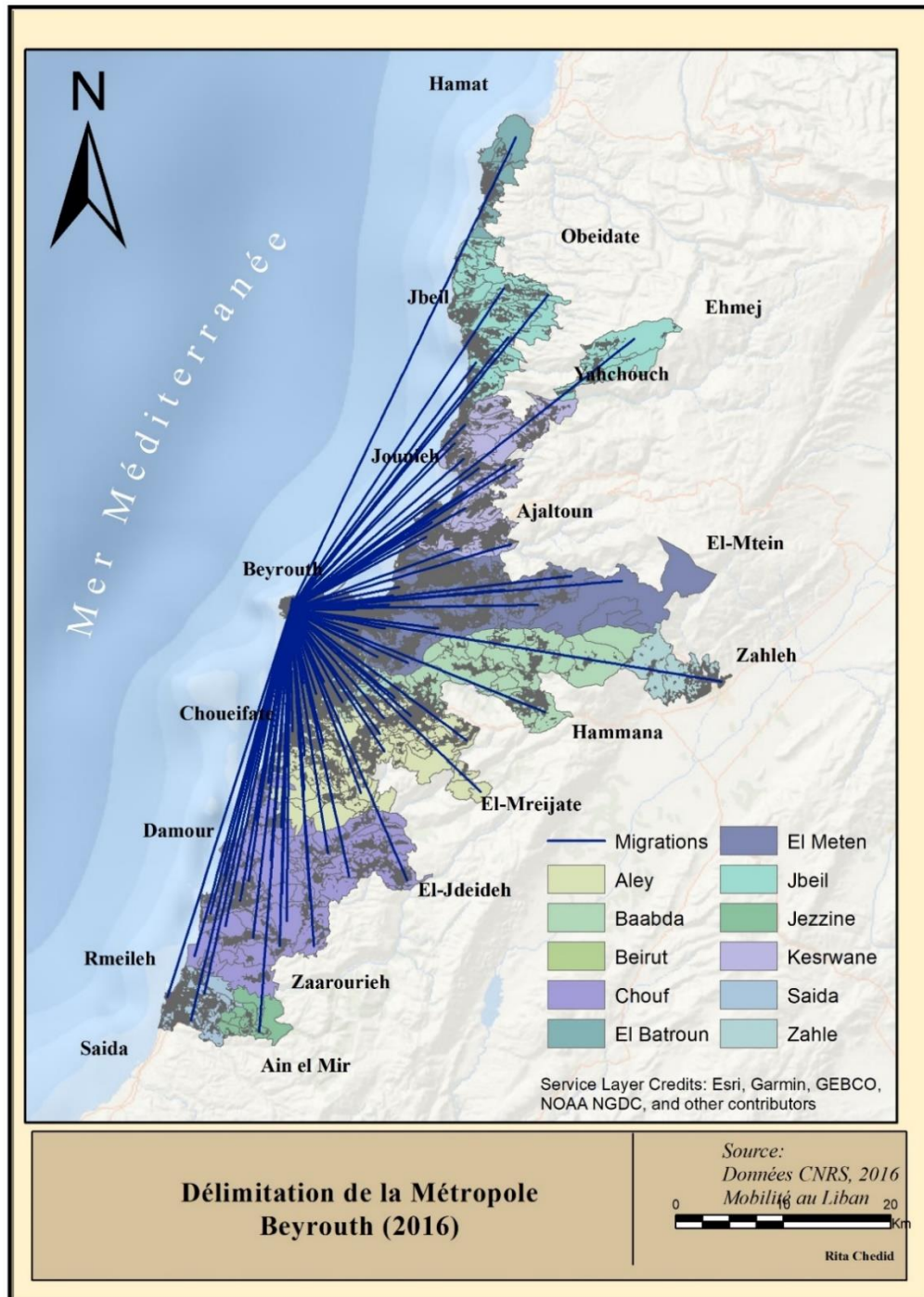
Tableau 27 Migrations au Liban en 2016

Motif de déplacement	Migrations hebdomadaires	Pourcentage
Visite familiale et d'amis	17 132	9.85%
Divers	4 602	2.64%
Domicile-travail	116 048	66.70%
Etudes	29 639	17.03%
Loisirs	6 577	3.78%
Total	173 998	100.00%

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

Sur cet échantillon de 18 000, d'après le tableau 27, 173 998 personnes ont répondu au questionnaire. 15 205 personnes se déplacent à l'intérieur de l'agglomération urbaine de Beyrouth. 173 998 migrations sillonnent l'espace de l'agglomération beyrouthine. 66.70% des déplacements avaient pour motif le travail, 17.03% les études, 9.85% des déplacements hebdomadaires pour les visites familiales et d'amis alors que seulement 2.64% des navetteurs n'ont pas spécifié le motif de leurs déplacements.

Carte 53 Délimitation de l'espace métropolitain de Beyrouth



Dans une deuxième étape, ont été retenus, seules les navettes domicile-travail, pour étudier leur relation Beyrouth municipale. La délimitation maintient les circonscriptions situées dans l'aire

d'influence de Beyrouth (cf. carte 53), celles dont le total des déplacements provenant de la capitale ou se dirigeant vers le centre représente au moins 30% des navettes. Un minimum de 15% vers le centre est considéré sans qu'il n'y ait de seuil pour les véhicules sortant de Beyrouth vers cette destination.

3.1. Dynamiques spatiales de l'espace métropolitain de Beyrouth

Compte tenu de la méthodologie expliquée ci-dessus, la métropole de Beyrouth s'étend entre la ville de Saida au Sud et la ville de Hamat en Nord. La carte 53 et le tableau 28 montrent que la limite Sud-Est s'arrête à Jezzine au niveau de Aïn el Mir, à Zaarourieh et Jedeideh dans le *caza* de Chouf, à Mreijate dans le *caza* d'Aley, à Hammana dans le *caza* de Baabda, à Zahleh au niveau du *caza* de Zahleh, à Mtein dans le *caza* du Metn, à Ajaltoun et Yahchouch dans le *caza* de Kesrouan, à Ehmej et Obeidate au niveau du *caza* de Jbeil et finalement, Hamat dans le *caza* de Batroun. Occupant moins d'espace que l'aire centrale de Beyrouth, la métropole de Beyrouth s'étale sur 385 circonscriptions foncières qui se distribuent sur 11 *cazas* et cinq *mohafazats* Beyrouth, Mont-Liban, le Liban-Sud, la Bekaa, et le Liban-Nord. Les *cazas* se répartissent sur les cinq *mohafazats* cités ci-dessus : Metn (82 CF), Jbeil (45 CF), Chouf (58 CF) Aley (55 CF), Kesrouan (46 CF) et Baabda (44 CF) au Mont-Liban, Saida (14 CF) et Jezzine (10 CF) au Liban-Sud, Batroun (10 CF) au Liban-Nord, Zahleh (8 CF) et finalement la capitale Beyrouth avec ses 13 CF.

Comme pour l'aire centrale de Beyrouth en 2016, la densité de l'urbanisation est inégalement distribuée sur les parties des *cazas* de la métropole. La densité est plus importante au niveau des *cazas* proches du centre et du littoral. Elle diminue en s'éloignant de la capitale.

Dans l'analyse des dynamiques spatiales métropolitaines, la recherche compare celles-ci à celles de l'aire centrale de Beyrouth qui est plus étalée. En réalité, les espaces se trouvant dans l'aire d'influence de la capitale et qui tissent des relations quotidiennes avec celles-ci sont plus denses et plus compactes que ceux de l'agglomération. Beyrouth affiche toujours le taux d'urbanisation le plus élevé avec 100% environ. Au Metn, la densité de l'urbanisation est de 44.02% contre 39.62% pour l'agglomération en 2016. La densité de l'urbanisation à Baabda est de 37.80% contre 35.38%. Le taux d'urbanisation à Kesrouan est de 52.78% contre 38.62%. Le *caza* d'Aley connaît un processus de densification de l'espace métropolitain, 44,05% d'urbanisation contre 35.98%. La densité de l'urbanisation dans le *caza* de Jbeil dont le secteur principalement littoral est situé dans l'aire de fonctionnement de Beyrouth est de 29.92% contre 21.40%. Au Chouf, 58 circonscriptions

foncières font partie de la métropole contre 97 pour l'agglomération beyrouthine. La densité de l'urbanisation est de 35.19% contre 22.41%. Il est à noter, qu'au niveau de ce *caza*, la densification s'est principalement produite au niveau de la partie littorale. A Saida, 14 circonscriptions foncières s'annexent à la métropole. La densité de l'urbanisation métropolitaine est de 56.25% contre seulement 29%. Le *caza* de Jezzine, connaît des dynamiques d'urbanisation moins soutenues avec 19.05% contre 14.63%. De surcroît, la métropole juxtapose des espaces éloignés du centre. Il s'agit notamment du *caza* de Batroun dont la densité de l'urbanisation est de 34.48% et Zahleh avec un espace urbanisé à 30.30%.

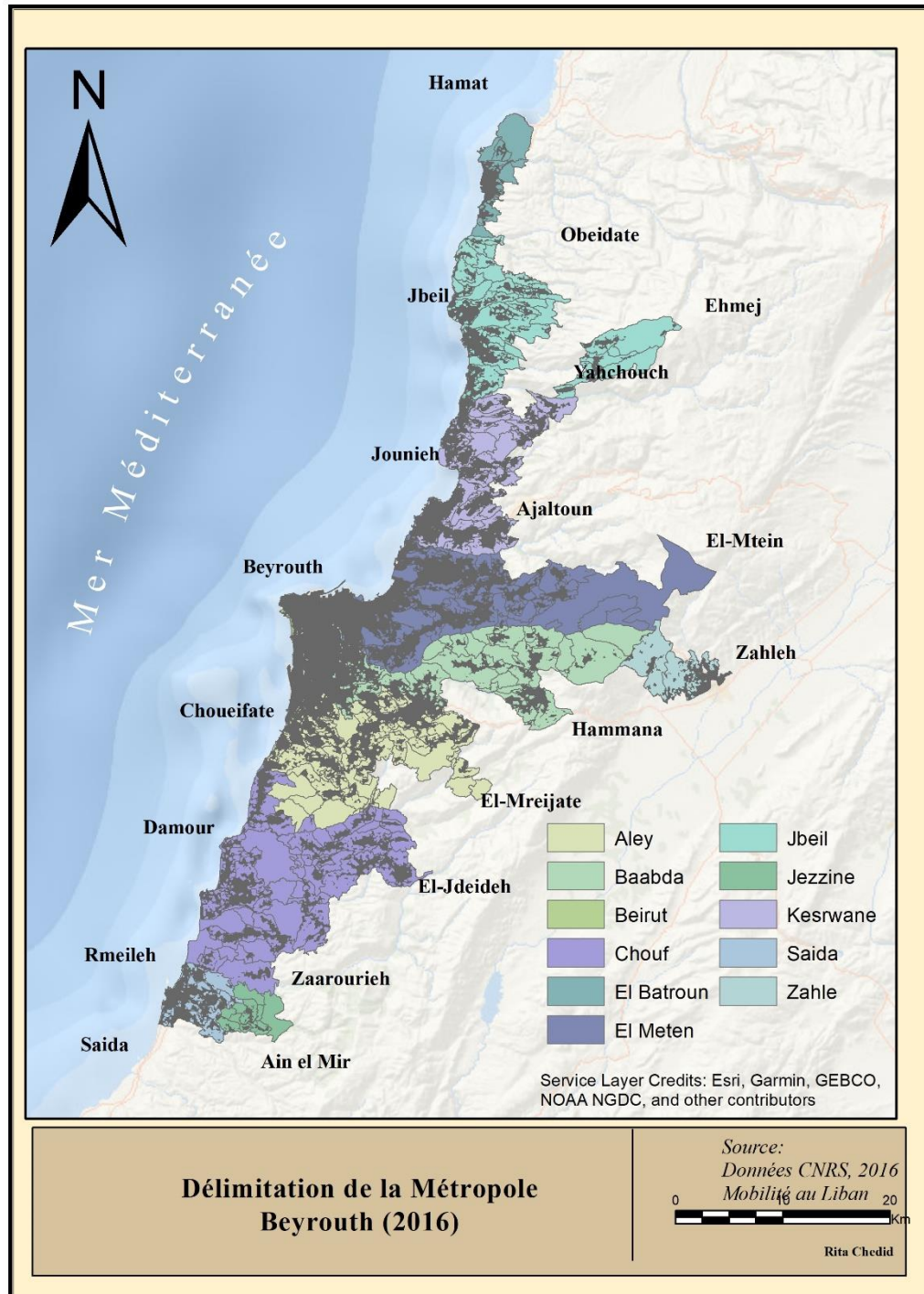
Tableau 28 Dynamiques spatiales au niveau de la métropole de Beyrouth – 2016

Caza	CF	Urbanisation (Km2)	Métropole(Km2)	Densité Urbanisation
Aley	55	74	168	44.05%
Baabda	44	62	164	37.80%
Batroun	10	10	29	34.48%
Beyrouth	13	21	21	100.00%
Chouf	58	76	216	35.19%
Metn	82	92	209	44.02%
Jezzine	10	4	21	19.05%
Jbeil	45	38	127	29.92%
Kesrouan	46	57	108	52.78%
Saida	14	18	32	56.25%
Zahleh	8	10	33	30.30%
Total	385	462	1,128	40.96%

Source : Données CNRS, 2016

Comme le montre la Carte 54 ci-dessous, l'expansion de la métropole est plutôt côtière. Cependant, la tendance à la littoralisation n'exclut pas la conquête des hauteurs. En l'absence de politiques étatiques adéquates pour contrôler et gérer la croissance de l'espace métropolitain, les limites de ce dernier, à l'instar de l'aire centrale de Beyrouth varieront constamment. Ce point sera élaboré à la fin du chapitre 7 après la discussion des dynamiques économiques.

Carte 54 Dynamiques spatiales de l'espace métropolitain de Beyrouth



En 2016, pour certains *cazas* du mohafazat du Mont-Liban, le pic de la métropole s'aligne à celui l'aire centrale de Beyrouth. Il s'agit notamment du Metn, de Kesrouan, d'Aley et du Chouf où l'altitude maximale est respectivement, Baskinta (1 700 mètres), Achkouté (1 100 mètres), Ain Dara (1 300 mètres) et Kfarnice (1 050 mètres). A Baabda, l'altitude maximale est à Tarchiche 1 550 mètres. A Jbeil, l'expansion de l'agglomération capitale atteint une altitude de 1 700 mètres au niveau d'Ehmej.

Au Nord, le développement de la métropole se produit principalement au niveau du littoral tout en épargnant les hauteurs de Batroun. Au Sud, à Jezzine l'altitude maximale est à Karha (450 mètres) alors qu'à Saïda l'expansion concerne uniquement la bande côtière. A l'Est au niveau du mohafazat de la Bekaa, la continuité de l'urbanisation conquiert des espaces à Zahleh où l'altitude maximale est de 2 050 mètres à Mazraet el-Remtanieh.

3.2. Dynamiques démographiques de l'espace métropolitain de Beyrouth

En 2016, l'influence de la capitale Beyrouth dans le maillage de territorial s'affirme. Le tableau 29 et la carte 55 montrent qu'avec une population résidente estimée à 2 520 024 habitants se déployant sur une surface de 1 128.45 km², elle accueille 43.11% de la population résidente au Liban et 49% des libanais sur 11% de la surface du grand territoire. Son attractivité résidentielle lui confère un rôle majeur pour le territoire libanais.

La métropole doit son dynamisme démographique à son attractivité résidentielle. La population résidente est composée d'habitants originaires de Beyrouth, de migrants libanais venant des quatre coins du pays et des pays voisins au fil du temps, de réfugiés palestiniens et irakiens et récemment de nouveaux réfugiés palestiniens et syriens fuyant les hostilités en Syrie. En 2016, la population métropolitaine, d'origine libanaise, compte 1 981 861 personnes (78.64% de la population totale de Beyrouth), alors que les migrants font 538 163 (21.36% de la population totale de Beyrouth). La densité de peuplement varie d'un *caza* à un autre ; elle est de l'ordre de 2 233 personnes/Km².

*Comment se déploie la population sur l'ensemble du territoire de l'agglomération capitale ?
Qu'est ce qui oriente les nouveaux choix résidentiels ?*

Tableau 29 Dynamiques démographiques au niveau de la métropole de Beyrouth – 2016

Caza	CF	Métropole (Km ²)	Palestiniens et Syriens	Libanais 2016	Total Population 2016	Densité de peuplement
Aley	55	168	69 576	165 640	235 216	1 401
Baabda	44	164	143 277	510 628	653 904	3 994
Batroun	10	29	5 240	11 874	17 114	595
Beyrouth	13	21	46 343	403 579	449 922	21 163
Chouf	58	216	66 375	108 045	174 421	806
Jbeil	45	127	6 308	58 423	64 731	511
Jezzine	10	21	701	2 499	3 200	150
Kesrouan	46	108	14 401	130 455	144 855	1 340
Metn	82	209	75 303	416 655	491 958	2 349
Saida	14	32	89 647	142 456	232 102	7 322
Zahleh	8	33	20 993	31 607	52 600	1 576
Total	385	1,128	538 164	1 981 861	2 520 023	2 233

Source : Données CNRS, LCRP, UNHCR & UNRWA, 2016

Le déploiement de la population sur l'ensemble de la métropole se fait selon des logiques spécifiques au contexte beyrouthin. Comme pour l'agglomération, quatre types de dynamiques de concentration de la population caractérisent l'aire urbaine centrale. En effet, la croissance spatiale de la capitale juxtapose des territoires hétérogènes ne bénéficiant pas tous de la même attractivité résidentielle. La thèse analyse le dynamisme démographique de chacun des espaces qui composent l'ensemble du territoire beyrouthin en 2016 : Beyrouth municipale, les cazas qui se trouvent en banlieue, les cazas périphériques, puis ceux qui sont plus éloignés de la capitale.

Beyrouth municipale concentre 449 922 habitants avec une densité de 21 163 personnes/Km². La distribution de la population sur l'ensemble des quartiers de la ville ayant été déjà détaillée dans la section relative aux dynamiques de concentration de la population à Beyrouth en 2016, il convient de souligner que quoique la capitale dispose du taux d'urbanisation le plus élevé, de la densité la plus importante et une activité de promotion immobilière soutenue, cette dernière fait face une sorte de crise d'attractivité résidentielle. Ce point sera détaillé au niveau du chapitre 8, dans la section relative aux enjeux de la métropolisation.

Les cadastres du *caza* de Baabda, faisant déjà partie de la métropole, connaissent la concentration démographique la plus importante. La population résidente atteint 653 904 personnes et vit sur un espace de 164 Km². Quoique la densité de peuplement soit de 3 994 personnes/km², cette dernière n'est pas uniforme sur l'ensemble des localités métropolitaines de Baabda. La densité augmente

dans les quartiers périphériques de la capitale où elle atteint 32 863 personnes/km² à Chiah, Borge el Berajneh et Haret Hreik dans la banlieue Sud. Dans les communes plus éloignées, la densité de population diminue. Tout à fait comme la capitale, la banlieue Sud semble avoir achevé sa transition démographique, surtout que cet espace se sature.

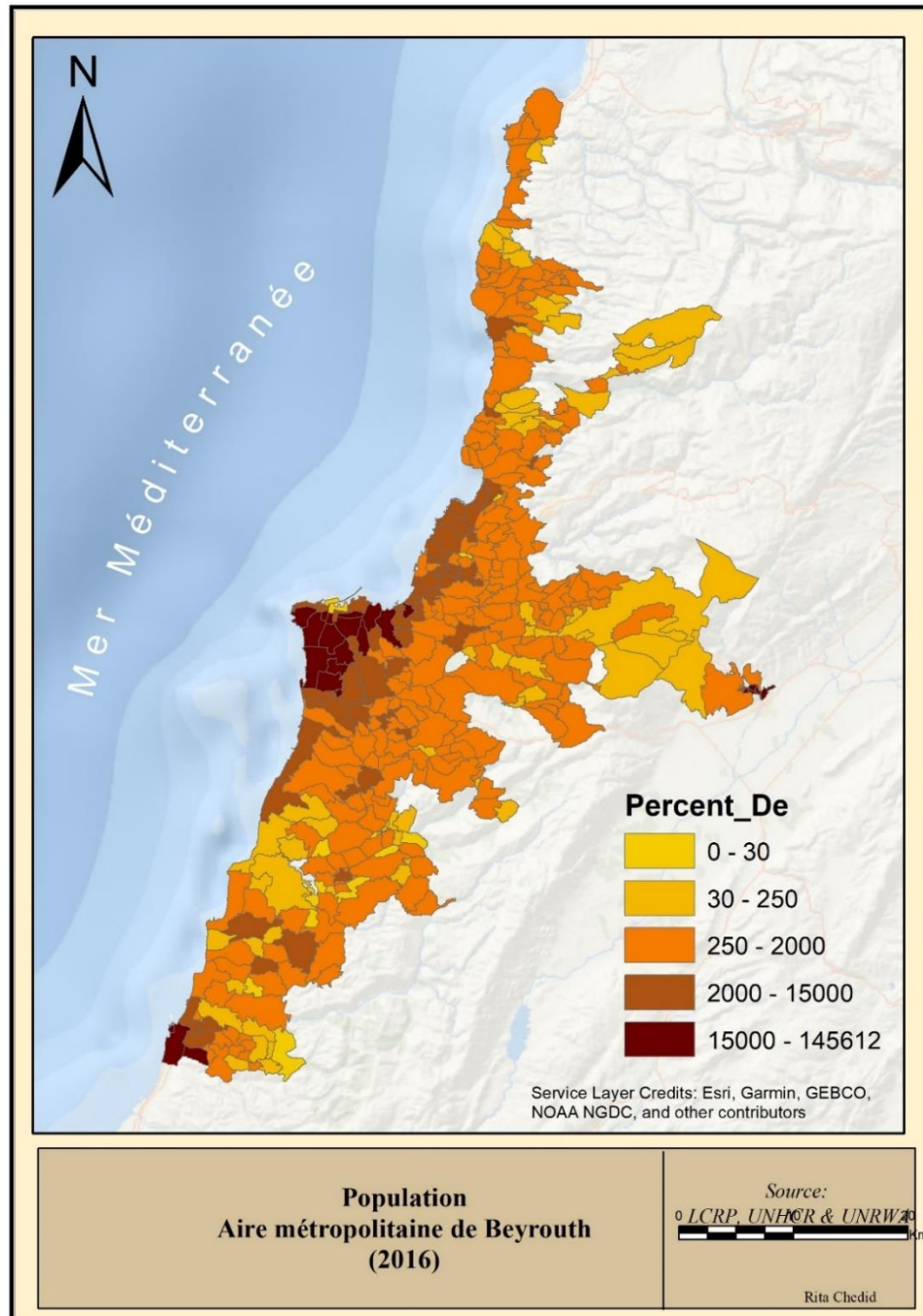
Les communes du *caza* du Metn, appartenant à la métropole, abritent 491 958 personnes se partageant un espace de 209 km², d'où une densité totale de 2 349 personnes/km². Toutefois, la concentration démographique n'est pas non plus uniforme, elle s'écarte de la densité totale et augmente pour atteindre un record au niveau de la banlieue Est, et au notamment, à Bourj Hammoud où elle dépasse 20 000 personnes/km².

Le poids démographique du *caza* d'Aley, dont certaines communes font partie de la banlieue de Beyrouth. 235 216 personnes vivent sur 55 circonscriptions foncières d'Aley, en occupant une surface de 168 km². La densité de la population s'écarte de celle de la métropole avec 1 401 personnes/km². Néanmoins, elle est plus importante au niveau de la banlieue qu'ailleurs, surtout au niveau de Choueifat et de Aramoun, nouveau bassin de vie pour les habitants souhaitant sortir de la banlieue Sud.

Le *caza* Saïda, avec les 14 localités, qui font désormais partie de l'aire de fonctionnement de la métropole, connaît des dynamiques démographiques qui lui sont propres. Ces dernières sont liées d'une part, à sa relation avec la capitale et d'autre part, à sa casquette de chef-lieu et de centre économique du mohafazat du Sud. Saïda métropolitain, attire 232 102 résidents sur une surface de 32 km². La densité de population, de 7 322 personnes/km², s'écarte bien de la densité de l'ensemble de la métropole.

Le *caza* de Saïda est suivi de celui du Chouf où vivent 174 421 personnes sur une surface de 216 où la densité de peuplement de 806 personnes/ km². Kesrouan, avec 144 855 personnes, affiche une densité métropolitaine de 1 340 personnes/km². L'attractivité résidentielle baisse en s'éloignant de la capitale, surtout à Jbeil, Batroun et Jezzine. En revanche, Zahleh, tout à fait comme Saïda, connaît un dynamisme démographique important et même atypique par rapport à celui des *cazas* éloignés de la capitale. A ce titre, Zahleh accueille 52 600 personnes, s'étendant sur 33 km² et produisant une densité de 1 576 personnes/km².

Carte 55 Dynamiques démographiques à Beyrouth



Chapitre 7 Dynamisme économique et rayonnement national et régional de Beyrouth

Ce chapitre aborde le troisième sous-thème de l'objectif 1 de la thèse concernant les dynamiques de métropolisation à Beyrouth. Pour ce faire, la recherche dresse un bilan des dynamiques économiques qui sont à l'origine de l'attractivité résidentielle de Beyrouth et de son aire centrale et métropolitaine. Ainsi, le chapitre clarifie les questionnements suivants : Comment a évolué la structure de l'économie libanaise ? Comment la géographie économique a favorisé le processus de métropolisation ?

La nouvelle réalité socio-spatiale est le fruit de la concentration des opportunités de travail, des fonctions administratives et culturelles à Beyrouth et du développement du réseau routier conjugués à la mondialisation. Le dynamisme économique métropolitain bouleverse manifestement la forme des villes tout en produisant des espaces plus complexes, diverses et hétérogènes sur le plan économique, fonctionnel, morphologique, environnemental, politique et social (Jouve & Lefebvre, 2004).

Pour peaufiner la compréhension du processus de métropolisation, ses traductions dans l'espace et par la suite, en analyser les enjeux, il est impératif de comprendre la dynamique qui est à l'origine de la mobilité et de l'attractivité résidentielle de la capitale et de son aire métropolitaine. A ce titre, il s'agit de comprendre ce qui est derrière les concentrations humaines au niveau de la capitale et des villes principales, se trouvant dans la même continuité urbaine.

Le Liban est un territoire fortement dépendant de sa capitale Beyrouth et de son aire métropolitaine, notamment sur le plan économique qui renforce son attractivité résidentielle tout en menaçant les espaces naturels et agricoles. Pôle de concentration des fonctions économiques, culturelles, académiques, sanitaires, de services et de commandement, marqué par son insertion dans le marché mondial, l'économie métropolitaine constitue la pierre angulaire de l'économie libanaise. En revanche, la métropole connaît des dynamiques de développement économique qui lui sont propres et qui la distinguent de celles du reste du pays. Ceci se manifeste par l'évolution de l'emploi hautement qualifié et moins qualifié, notamment, dans certains secteurs comme celui de l'intermédiation financière et commerciale (Verdeil *et al.*, 2007).

L'attractivité résidentielle de Beyrouth produit une métropole composée de territoires économiquement hétérogènes, mais complémentaires sur le plan fonctionnel, devenant des zones

d'accumulation des richesses et des fonctions métropolitaines. Le présent chapitre met en exergue les dynamiques économiques à trois échelles : le grand territoire, l'aire centrale de Beyrouth et la métropole en 2016. L'analyse se base sur une étude empirique⁷⁹ de l'emploi au Liban en 2016 ainsi que des références bibliographiques. Pour ce faire, elle s'articule autour de cinq sections. La première met en évidence le poids de la métropole dans la création d'emplois et identifie les profils économiques des territoires hétérogènes qui composent la métropole. La deuxième fournit un aperçu sur la structure de l'économie au Liban. Elle met en évidence le poids économique de la métropole à travers la concentration des fonctions économiques supérieures. La troisième analyse le dynamisme du marché financier. La quatrième présente une conclusion du chapitre et de la partie relative à la métropolisation. La conclusion de ce chapitre ainsi que celles des chapitres 5 et 6 relatifs respectivement aux dynamiques spatiales et sociales répond aux questionnements de l'objectif 1. La synthèse des dynamiques de métropolisation discute les questions suivantes : *Qu'est-ce qui se passe au niveau des lisières de la métropole ?*

Qu'en est-il du reste de l'aire centrale de Beyrouth ?

Quels sont les territoires les plus disposés à faire partie bientôt de la métropole ?

1. Géographie de l'emploi : Polarisation à Beyrouth et sa proche banlieue

Après avoir procédé à un exercice de délimitation⁸⁰ de la métropole à la fin du chapitre 6, se basant sur les données collectées, dans le cadre de l'enquête sur la mobilité résidentielle et l'emploi, cette section explore la géographie de l'emploi au Liban. En fait, cette section est liée au cadre théorique relatif aux dynamiques de la métropolisation, alors que la synthèse des résultats obtenus confirme aussi la théorie relative aux enjeux de la métropolisation, surtout dans les pays du Sud. Le processus de métropolisation implique le passage d'une ville monocentrique, où lieux de vie, de loisirs, de travail et bien d'autres s'entremêlent, à un espace polycentrique où l'habitat et l'emploi s'écartent et s'éloignent. La nouvelle réalité engendre des déplacements pendulaires qui sillonnent l'espace métropolitain. En l'absence de politiques de transports en commun, l'étalement des distances

⁷⁹ L'enquête a ciblé un échantillon de 18 000 personnes, en âge de travailler de 15 ans et plus réparties sur l'ensemble du territoire libanais. 17 694 personnes ont répondu au questionnaire alors que 306 personnes se sont abstenues.

⁸⁰ Prenant comme critère la relation domicile-travail avec la capitale,

devient plus problématique et allonge, non seulement, les distances parcourues, mais aussi, les temps de trajet tout en congestionnant l'espace en question.

Afin d'analyser la géographie de l'emploi en métropole, comme déjà mentionné dans le chapitre 6, la recherche a conduit, en 2017, une enquête sur l'emploi et la mobilité au Liban en prenant un échantillon de 18 000 personnes, en âge d'activité⁸¹, de 15 ans et plus, répartis sur l'ensemble du territoire libanais. Sont exclues du champ de l'enquête, les personnes de moins de 15 ans.

Tableau 30 Distribution de l'emploi au Liban

Activité de la population	Liban	Aire centrale	Métropole
Population avec emploi	10 910	9 615	7 695
Population sans emploi	389	327	269
Etudiant	2 785	2 453	2 047
Population retraitée	432	385	326
Inactifs	3 112	2 673	1 593
Total	17 628	15 453	11 930

Source : Enquête menée dans le cadre de la thèse, 2017

17 628 personnes, distribuées sur l'ensemble du territoire libanais, ont répondu au questionnaire portant sur les lieux de résidence, le lieu de travail, les motifs et la fréquence des déplacements, l'emploi et le moyen de transport utilisé. Adoptant la classification de la population en âge d'activité de l'INSEE, deux catégories de population ont été identifiées. La première représente la population active ; elle regroupe la population avec emploi et la population sans emploi⁸². La seconde concerne la population inactive qui n'exerce pas une activité rémunérée. Il s'agit des étudiants, des retraités⁸³, et des inactifs comme les femmes au foyer ou toute personne à l'âge de travailler et qui n'est pas ou plus à la recherche d'un emploi.

Le tableau 30 montre que la métropole, représentant 11%⁸⁴ de la surface du pays polarise 70.53% des emplois alors qu'elle accueille 43.12%⁸⁵ de la population résidente au Liban. La concentration des emplois au niveau de Beyrouth confirme le poids économique de la métropole qui est derrière

⁸¹ Normalement, la recherche aurait dû prendre la tranche d'âge comprise entre 15 et 64 ans. Mais, faute de plan de retraite au Liban et de couverture sociale, certaines personnes se trouvent dans la nécessité de travailler à l'âge de la retraite.

⁸² Il s'agit des chômeurs à la recherche d'un emploi, donc qui font partie de la population active.

⁸³ Les personnes à la retraite et qui ne sont plus à la recherche d'un emploi.

⁸⁴ La surface de la métropole est de 1 128.45 km².

⁸⁵ Dans le chapitre relatif aux dynamiques sociales, la recherche estime le nombre de résidents au Liban à 2 520 024 personnes alors que la population résidente au Liban est estimée par UNHCR à 5 844 529 habitants.

son attractivité résidentielle et celle du reste de l'aire urbaine centrale de Beyrouth. Le reste de l'aire urbaine centrale, représentant 38.76%⁸⁶ de la surface du pays et accueillant 41.08%⁸⁷ de la population résidente, offre 17.60% des emplois. Ces espaces périphériques périurbains se situent dans son aire d'influence directe et certains ne tarderont pas à en faire partie.

1.1. Où travaillent les actifs de la métropole ?

En 2017, la géographie de l'emploi dans la métropole oppose la métropole et son aire centrale au reste du pays. Bassin d'emplois, d'habitats et d'activités, la métropole de Beyrouth est à la tête de la hiérarchie territoriale économique.

Toutefois, le dynamisme économique métropolitain ne se produit pas de manière uniforme sur l'ensemble du territoire. La métropolisation produit des zones d'emplois présentant chacune des caractéristiques spécifiques en matière de taille, dynamisme et fonctions. En réalité, d'importantes disparités se révèlent à plusieurs niveaux produisant une métropole à plusieurs profils économiques. Les déséquilibres se manifestent d'une part, entre la capitale et sa proche banlieue et d'autre part, le reste de la métropole, entre le littoral et l'arrière-pays, entre les villes-centres et leurs franges et même entre les espaces avoisinants à la métropole et se trouvant dans la même continuité urbaine.

Le tableau 31 montre une concentration centripète des emplois, au niveau de Beyrouth et de sa proche-banlieue et ce, à l'encontre de la dynamique résidentielle plutôt centrifuge. La dichotomie entre la distribution spatiale des résidences et celle des emplois est à l'origine de la macrocéphalie métropolitaine.

Tableau 31 distribution des actifs sur les lieux d'emplois de la métropole en 2017

Caza	Emplois	Pourcentage
Aley	112	1.46%
Baabda	224	2.91%
Banlieue	2 450	31.84%
Batroun	63	0.82%
Beyrouth	3 534	45.93%
Chouf	134	1.74%

⁸⁶ La surface de l'aire urbaine centrale de Beyrouth est de 5 103.92 km² en 2016 et la surface du reste de l'aire centrale : 5 :103.92-1 128.45 = 3 975.47 Km².

⁸⁷ La recherche estime la population de l'aire centrale de Beyrouth à 4 276 878 résidents. Elle est formée des habitants de la métropole et ceux du reste de l'agglomération.

Jbeil	167	2.17%
Kesrouan	438	5.69%
Metn	310	4.03%
Saida	155	2.01%
Zahleh	108	1.40%
Total	7 695	100.00%

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

La proche banlieue est constituée de communes de la première et de la deuxième couronne de la capitale, faisant partie des cazas de Aley, Baabda, et Metn. A Aley, il s'agit des communes de Choueifat et d'Aramoun. A Baabda, la recherche considère l'arc composé de Chiah, Borge Berajneh, Haret Hreik, Laylaki, Kfarchima, Hadace, Baabda, Furn el Chebbak. Au Metn, sept circonscriptions foncières forment la première et la deuxième couronne : Bourj Hammoud, Jedeideh, Sin el Fil, Mkalles, Baouchriat, Dekouaneh et Zalka.

La capitale se démarque des autres espaces. Elle structure la métropole avec 17.85% de la population et 45.93% des emplois. Beyrouth est suivie de sa proche-banlieue, concentrant 37.44% des habitants et 31.84% des opportunités.

Les opportunités de travail diminuent en s'éloignant de la banlieue de Beyrouth où les emplois concernent principalement les villes-centres et leur périphérie. La banlieue est suivie à distance des cazas de Kesrouan, Metn, Baabda, Jbeil, Saida, Chouf, Aley et Batroun qui concentrent regroupés 44.71% de la population résidente mais offrent seulement 22.23% des opportunités de travail.

Comment se distribuent les emplois sur les espaces qui composent la métropole ? Même si à ce niveau de l'étude, il est facile de comprendre que Beyrouth et sa proche banlieue constituent des pôles d'emplois centraux, mais quelle la dynamique prévaut au niveau des autres cazas ? Quels seraient leurs profils économiques ? Existe-il un certain polycentrisme de l'emploi en dehors de la capitale et de ces deux couronnes ? ou bien constituent-ils des espaces marginaux vivant sous l'influence de Beyrouth ?

Tableau 32 Répartition des emplois par caza sur l'espace de la métropole

Caza	Capitale	Banlieue	Ville principale	Périurbain et rural	Total
Aley		275	19	10	304
Baabda		1 199	198	47	1 444
Batroun			50	13	63
Beyrouth	3 534				3 534
Chouf			81	53	134
Jbeil			95	72	167
Kesrouan			216	222	438
Metn		976	29	343	1 348
Saida			22	133	155
Zahleh			97	11	108
Total	3 534	2 450	807	904	7 695

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

Pour peaufiner l'étude de la géographie de l'emploi, de nouveaux critères s'ajoutent aux précédents tenant compte des spécificités des différents cazas. Les espaces des cazas adjacents à la capitale se composent d'une banlieue, de villes principales⁸⁸ et du reste allant du périurbain jusqu'au rural. Pour les cazas non adjacents à Beyrouth, leurs espaces se divisent en villes principales et espaces périurbains et ruraux.

Le pôle central attire 45.93% des emplois, la proche-banlieue 31.84%, les villes principales 10.49% et les espaces périurbains et ruraux 11.75%- une part qui n'est pas négligeable-. Les emplois banlieusards ne se distribuent pas de la même façon sur les cazas qui composent cet espace. Ce sont les localités de Baabda, connues sous le nom de la banlieue sud, qui concentrent le plus d'emplois. Celles-ci constituent 48.94% des emplois produits en banlieue et 83.03% des opportunités de travail au niveau du *caza* Baabda. Les catégories professionnelles seront étudiées dans une section ultérieure. La banlieue nord, située au Metn, produit 39.84% des emplois de la périphérie immédiate, et 72.40% de ceux du *caza*. La part de la banlieue située à Aley, dans la production des emplois, est 11.22% pour l'ensemble de la banlieue et 90.46% pour le *caza*.

Les villes principales ou les villes-centres concentrent aussi des opportunités de travail avec 807 actifs, soit 10.49% des emplois. Toutefois, la dynamique diffère d'un *caza* à un autre. Certains s'écartent de cette moyenne générale et d'autres s'y alignent. Les *cazas* dont le poids économique des villes dépasse celui de la moyenne sont : Kesrouan (26.77%), Baabda (24.54%), Zahleh

⁸⁸ Telles que listées par le Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire Libanais, SDATL en 2007.

(12.02%) et Jbeil (11.77%). Le poids économique des villes principales du Chouf s'aligne presque à la moyenne métropolitaine (10.04%) des emplois dans les villes principales.

Les villes principales de Kesrouan sont Ajaltoun, en montagne, et Jounieh sur le littoral. Il est à noter que Kesrouan doit son dynamisme économique de villes principales, à Jounieh, la ville côtière, plutôt qu'à Ajaltoun, se trouvant en montagne. En fait, chef-lieu du *caza* de Kesrouan, concentre 83.06% des emplois de villes principales de Kesrouan. L'économie locale de la ville de Jounieh est tertiaisée, basée fondamentalement sur le tourisme, le commerce et les administrations publiques. Jounieh doit son dynamisme économique, d'une part aux grands investissements⁸⁹, pendant l'époque du Président Chehab, et d'une autre part, à son attractivité résidentielle et de loisirs, surtout durant la guerre civile.

La ville-centre de Baabda est le chef-lieu du *mohafazat* du Mont-Liban et du *caza* qui porte son nom. Cette ville concentre 24.54% de l'ensemble des emplois des villes-centres de la métropole. Elle doit son dynamisme à sa proximité de Beyrouth, la présence du palais présidentiel, d'administrations publiques, d'ambassades et de consulats ainsi que d'activités tertiaires liées à la présence de ces dernières.

Le *caza* de Zahleh dont les villes principales, Chtaura et Zahleh, ont toujours été un point de relais entre les villes syriennes et les villes libanaises, notamment, Beyrouth. La part de ces deux villes dans l'emploi est de 12.02%. Outre cette fonction relais, la ville de Zahleh est le chef-lieu du *caza* qui porte son nom et récemment du *mohafazat* de la Bekaa. Son économie locale se base sur les activités économiques, touristiques, administratives, industrielles et agricoles. Zahleh affiche un dynamisme économique plus important que celui de Chtaura : la ville concentre 71.02% des emplois des villes pour le *caza*, contre 28.98% pour Chtaura. Zahleh est à la fois dépendante et indépendante de la capitale. Pourquoi dépendante ? parce que, simplement, elle fait partie de la métropole et pour qu'une ville fasse partie de l'aire métropolitaine, il faut qu'au moins 30% de ses déplacements domicile-travail, aient lieu avec la capitale. Or, 33% des flux sortants de Zahleh se dirigent vers la capitale. Pourquoi indépendante ? Elle est indépendante pour deux raisons. La première, parce qu'elle est en quelque sorte auto-suffisante, sur le plan économique, du fait de la présence d'un bon nombre de fonctions urbaines. Zahleh est un pôle régional, où les emplois se

⁸⁹ Autoroute et le Casino du Liban

distribuent sur les administrations publiques, les attractions touristiques, les commerces, les institutions académiques, les zones industrielles et l'agriculture. La seconde raison de son indépendance est que, vu sa proximité de la frontière syrienne, la ville de Zahleh a de tout temps fonctionné en synergie avec son arrière-pays. Sur un autre plan, Zahleh dispose d'une certaine autonomie dans la gestion de ses services urbains⁹⁰, notamment l'électricité. Cette autonomie rend la ville indépendante de la capitale.

Le *caza* de Jbeil concentre 11.77% des emplois des villes principales, grâce à son chef-lieu la ville de Jbeil. Quoiqu'éloignée du centre, la ville de Jbeil est parvenue à atteindre un certain dynamisme économique. Son économie locale est principalement basée sur le tourisme et la présence d'administrations publiques, d'un hôpital universitaire et d'institutions académiques.

L'emploi dans les régions périurbaines et rurales appartenant à la métropole représente 11.75% du total des emplois. Certains *cazas* affichent un dynamisme économique soutenu où la part des emplois périurbains et ruraux dépasse la moyenne générale. Il s'agit notamment des *cazas* de Metn (37.94%), Kesrouan (24.56%) et Saida (14.75%) des emplois périurbains. Ceci témoigne de la présence de polarités économiques, au niveau de ces espaces, longtemps considérés comme marginaux du fait de la ruralité ou bien de l'éloignement de la capitale.

Metn et Kesrouan doivent leur dynamisme économique périurbain et rural au secteur agricole, quoiqu'en déclin au Liban, conjugué à la qualité paysagère en haute montagne qui renforce leur vocation touristique. Ces deux *cazas*, dont les espaces périurbains et ruraux se trouvent à une altitude supérieure à 900 mètres et pouvant dépasser 2 000 mètres, constituent des régions d'estivage et d'attractions touristiques, surtout avec la présence des pistes de ski.

Le *caza* de Saida concentre 14.75% des emplois périurbains et ruraux, grâce à la présence de ce qui reste de l'agriculture, l'industrie et les activités de commerce le long de l'axe routier connectant Saida au sud du Liban.

⁹⁰ A titre d'exemple, c'est Electricité Zahleh, non pas Electricité du Liban, gère ce service urbain. Electricité de Zahleh assure le courant électriques 24/24 à la région de Zahleh.

1.2. Où résident les actifs de la métropole ?

Cette section interroge la localisation des lieux de résidence des actifs qui travaillent dans la métropole. Elle s'articule autour de deux parties. La première questionne la géographie de résidence des actifs de la métropole alors que la deuxième éclaire sur les navettes quotidiennes domicile-travail et ce, après avoir identifié les deux inconnues de l'équation : l'origine et la destination de chacun des trajets.

1.2.1. Géographie des lieux de résidence des actifs métropolitains

La concentration des opportunités de travail, au niveau de la capitale et de la première et deuxième couronne (banlieue), ne veut pas dire que les lieux de vie et de travail s'entremêlent. La population en situation d'emploi, n'habite, pas nécessairement, la métropole, mais peut venir d'autres régions, même celles qui sont plus éloignées. Selon quelle logique se répartissent les actifs métropolitains sur les lieux de résidence ?

L'examen du tableau 33 montre une distribution éclatée des lieux de résidence. Seulement 20.51% des actifs métropolitains résident au niveau de la capitale alors que cette dernière accueille 45.93% des emplois. 25.2% des travailleurs résident en banlieue, alors que l'emploi banlieusard constitue 31.84% des actifs métropolitains. Où réside le reste des actifs ? En effet, 16.28% des actifs métropolitains résident dans les villes principales et 38.11% habitent des espaces périurbains et ruraux.

La nouvelle dynamique se manifeste par une périurbanisation résidentielle. Cette dernière se trouve renforcée par les logiques immobilières et financières influençant les choix résidentiels. Celles-ci seront étudiées dans le cadre de ce chapitre au niveau de la section 3. La dynamique de périurbanisation et d'éclatement des lieux de résidences est presque généralisée sur les cazas de résidence.

Tableau 33 Répartition spatiale des actifs de la métropole sur les lieux de résidence

Caza	Capitale	Ville principale	Banlieue	périurbain ou rural	Total
Akkar	0	15	0	38	53
Aley	0	51	324	246	621
Baabda	0	154	1 335	499	1 988
Baalbek	0	56	0	13	69
Batroun	0	53	0	61	114
Becharreh	0	3	0	3	6
Bekaa Ouest	0	8	0	10	18
Beyrouth	1 578	0	0	0	1 578
Bint-jbeil	0	7	0	4	11
Chouf	0	204	0	333	537
Hasbaya	0	14	0	3	17
Hermel	0	12	0	9	21
Jbeil	0	124	0	496	620
Jezzine	0	8	0	96	104
Kesrouan	0	143	0	402	545
Koura	0	20	0	12	32
Marjeyoun	0	14	0	27	41
Metn	0	122	280	260	662
Nabatiyeh	0	5	0	9	14
Rachaya	0	3	0	3	6
Saida	0	44	0	266	310
Sour	0	10	0	18	28
Tripoli	0	68	0	43	111
Zahleh	0	100	0	68	168
Zgharta	0	15	0	6	21
Total	1 578	1 253	1 939	2 925	7 695

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

Qu'en est-il de la métropole ? Combien d'actifs en situation d'emploi habitent la métropole ?

Quoique les emplois soient en métropole, les lieux de résidences n'y sont pas tous nécessairement. D'après le tableau 34, 6 362 actifs (82.68% du total des actifs) habitent la métropole, alors que 1 333 travailleurs (17.32%) résident ailleurs.

Tableau 34 Distribution spatiale des actifs résidant en métropole

Caza	Capitale	Ville principale	Banlieue	périurbain ou rural	total
Aley	0	51	324	246	621
Baabda		154	1 335	499	1 988
Batroun	0	53	0	13	66
Beyrouth	1 578		0		1 578
Chouf	0	204	0	188	392
Jbeil	0	124	0	352	476
Kesrouan	0	143	0	139	282
Metn	0	122	280	260	662
Saida	0	6	0	163	169
Zahleh	0	100	0	28	128
Total	1 578	957	1 939	1 888	6 362

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

L’habitat central constitue 24.80% des résidences. La proportion des actifs résidant au niveau de la banlieue atteint 30.48% alors que celle dans les villes centres est de 15.04%. Le taux de périurbanisation résidentielle devient 29.68%. Certains *cazas*, surtout ceux affichant une production immobilière soutenue s’écartent de cette moyenne. Il s’agit du *caza* de Jbeil qui s’est inscrit depuis quelques décennies dans une nouvelle logique d’offre immobilière moins coûteuse qu’au centre et en banlieue et en adéquation avec la demande existante. Un autre exemple probant de cette dynamique de résidences périurbaines se manifeste au niveau du *caza* du Chouf, notamment au niveau de la bande côtière.

1.2.2. Mobilité domicile-travail

82.68% des emplois de la métropole sont occupés par des actifs qui y résident, 14.07% habitent ce qui reste de l’aire urbaine centrale, alors que 2.21% sont des actifs en provenance du reste du territoire.

La dissociation entre les lieux de résidence, plutôt éclatés, et les lieux d’emploi, polarisés en métropole, notamment la capitale et sa proche banlieue, implique une intensification des flux migratoires quotidiens domicile-travail. Le tableau 35, montrant la répartition des actifs métropolitains sur les lieux de travail et de résidence, renseigne sur l’intensité des flux que peuvent générer les migrations pendulaires domicile-travail.

Tableau 35 Les emplois métropolitains selon les lieux de domicile et lieux de travail

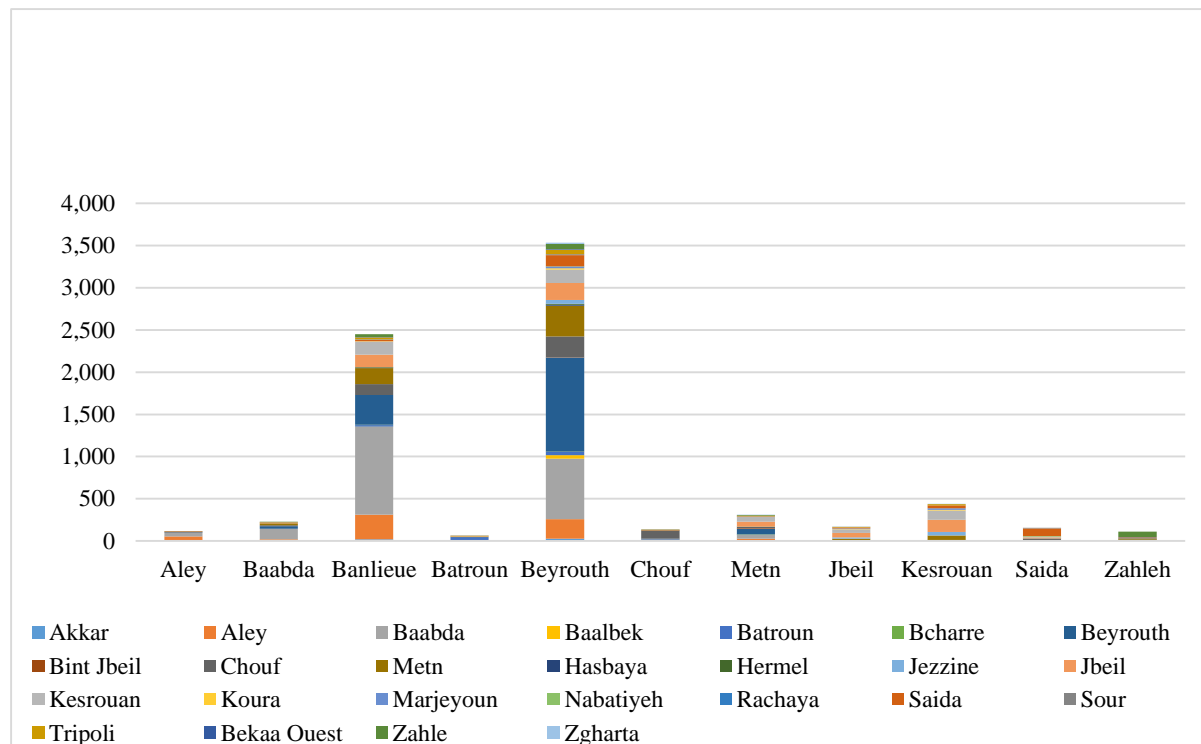
Domicile	Aley	Baabda	Banlieue	Batroun	Beyrouth	Chouf	Metn	Jbeil	Kesrouan	Saida	Zahleh	Total
Akkar	0	2	17	1	26	0	6	0	0	1	0	53
Aley	51	17	293	0	232	5	22	0	0	1	0	621
Baabda	42	125	1 039	2	715	9	46	2	6	2	0	1 988
Baalbek	0	0	6	1	42	2	0	0	0	0	18	69
Batroun	0	0	19	42	41	5	3	1	3	0	0	114
Bcharre	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	6
Beyrouth	6	29	352	1	1 114	5	65	2	3	0	1	1 578
Bint Jbeil	0	0	0	0	4	0	7	0	0	0	0	11
Chouf	9	11	131	0	248	98	16	0	0	23	1	537
Metn	2	26	189	1	362	2	3	21	54	1	1	662
Hasbaya	0	0	5	0	12	0	0	0	0	0	0	17
Hermel	0	0	5	0	13	0	0	0	0	0	3	21
Jezzine	0	0	0	0	46	0	0	14	40	4	0	104
Jbeil	0	4	151	3	199	2	56	54	143	8	0	620
Kesrouan	0	2	154	0	161	0	65	43	111	9	0	545
Koura	0	0	5	5	13	0	0	2	7	0	0	32
Marjeyoun	0	0	0	0	16	0	0	7	18	0	0	41
Nabatiyeh	0	0	0	0	6	0	0	0	0	7	1	14
Rachaya	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4	6
Saida	2	2	14	3	134	4	2	13	35	90	11	310
Sour	0	2	8	0	9	0	0	0	0	9	0	28
Tripoli	0	2	23	3	53	0	8	7	15	0	0	111
Bekaa Ouest	0	0	3	0	10	0	0	0	0	0	5	18
Zahle	0	2	34	0	60	2	7	0	0	0	63	168
Zgharta	0	0	0	1	14	0	2	1	3	0	0	21
Total actifs	112	224	2 450	63	3 534	134	310	167	438	155	108	7 695

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

La polarisation de l'emploi au niveau de la métropole engendre des flux. Comme mentionné ci-dessus, et d'après l'échantillon, 6 362 (82.68%) actifs travaillent et résident en métropole. Ces derniers se déplacent tous les jours entre leurs lieux de résidence et leurs lieux de travail. 1 163 (15.11%) actifs en provenance du reste de l'aire centrale de Beyrouth⁹¹, ainsi que 170 travailleurs (2.21%) venant du reste du territoire s'ajoutent aux flux métropolitains internes.

⁹¹ Après avoir déduit les actifs de la métropole

Graphique 2 Les emplois métropolitains selon les lieux de domicile et lieux de travail



Compte tenu des données fournies dans le tableau 35 sur les déplacements domicile-travail des actifs, les distances ont été identifiées pour chacun des flux. Evidemment, celles-ci croissent en s'éloignant du centre et diminuent en s'y rapprochant. Au total, à l'échelle du grand territoire, 7 695 navettes parcourent en tout, de façon quotidienne, 170 216 km et la distance moyenne parcourue par un actif est de 22.12 km/jour. Au niveau de la métropole, 6 362 navettes parcourent 98 071 km ; la distance moyenne par actif est de 15.42 km/jour. Au niveau du reste de l'aire centrale de Beyrouth, 1 163 navettes font 56 475 km et la distance moyenne parcourue par un actif au niveau de cet espace devient 48.56 km. S'éloignant de Beyrouth et de son aire centrale, la distance moyenne passe à 92.17km/jour avec 170 actifs parcourant quotidiennement en tout 15 670 km.

Il convient d'éclairer sur la dynamique au niveau de la capitale. Sur 3 534 actifs travaillant à Beyrouth, 1 114 personnes, soit 31.72%, y résident. Le reste des actifs devraient faire de plus longs trajets pour arriver au travail. Ainsi, 2 420 personnes, travaillant à Beyrouth n'y résident pas. Celles-ci parcourent tous les jours 78 360 km, 32.38 km en moyenne/par navetteur. Certaines circonscriptions, les plus éloignées de la capitale, s'écartent bien de cette moyenne et parcourent

de plus longues distances. Il s'agit de communes situées dans les cazas de Hermel (150 Km), Bint-Jbeil et Hasbaya avec 115 km de distance, Becharreh et Akkar avec 110 km.

En conclusion, la dichotomie entre la localisation des emplois métropolitains et les résidences favorisent l'étalement urbain et augmentent la durée et la distance parcourue. Dans un contexte comme celui du Liban et de sa métropole, marqué par l'absence d'une politique de transport en commun, l'usage de la voiture privée que ce soit pour le motif domicile-travail ou tout autre motif, exacerbe le problème de la congestion de la métropole et de son aire centrale. Par ailleurs, la concentration des emplois au niveau de la capitale et de sa proche banlieue renforce les disparités territoriales. Celles-ci se manifestent à deux échelles : celle de la métropole et celle du grand territoire. Ce déséquilibre oppose d'une part, la capitale et sa proche banlieue au reste de la métropole, et autre part, la métropole au reste du pays.

2. Economie libanaise : articulation autour des fonctions urbaines et métropolitaines

Après avoir exposé les dynamiques de l'emploi et leurs implications spatiales, cette section analyse la structure de l'économie libanaise à travers le Produit Intérieur Brut (PIB). Depuis la fin de la guerre civile en 1990⁹², le Liban connaît des cycles de croissance économique, plus ou moins modérée (Banque Mondiale, 2018). Actuellement, l'économie libanaise connaît une récession sans précédent exacerbée par l'inefficacité de la gouvernance, par l'instabilité géopolitique⁹³ compromettant la synergie avec l'arrière-pays, par la baisse des transferts de la diaspora, par le déclin des investissements étrangers, notamment en provenance des pays du Golfe⁹⁴, par la hausse des taux d'intérêts et la politique conséquente de la banque de l'habitat rendant l'accès au crédit plus difficile.

Quoique le Liban dispose d'une économie libérale, d'un secteur financier et bancaire assez fort, d'une diaspora⁹⁵ très puissante et d'un sens de l'entreprenariat très développé, l'économie libanaise reste très fragile aux chocs sécuritaires et politiques successifs. Pour comprendre les dynamiques économiques et leurs implications sur la croissance spatiale et sur le processus de métropolisation,

⁹²La guerre a pris fin officiellement avec l'accord de Taëf mais les affrontements se sont arrêtés fin 1990.

⁹³ Il s'agit notamment de l'impact de la guerre en Syrie et du conflit avec les israéliens.

⁹⁴ Avec la chute des prix pétroliers, le Liban fait face à une baisse des investissements et des transferts en provenance des pays du golfe.

⁹⁵ Quoique le pouvoir d'achat de la diaspora ait baissé avec la chute des prix pétroliers.

il est utile de passer par une analyse de la structure et des tendances de l'économie libanaise à travers la composition du PIB au prix actuel entre 1998 et 2016.

2.1.PIB : Disparités sectorielles et renforcement des inégalités

Entre 1998 et 2016, le taux de croissance du PIB est de 6.5% ⁹⁶ par an. Cependant, cet accroissement ne se produit pas de façon uniforme, aussi bien sur les différents secteur d'activités, que sur l'ensemble de la période (Annexe 6).

L'examen de la composition du PIB montre que le dynamisme économique libanais est fondé sur le secteur tertiaire au détriment des secteurs primaires et secondaires. Il s'agit notamment de la promotion immobilière, des services financiers, du tourisme et du commerce où les centres commerciaux regroupant des enseignes internationales se développent au détriment des petites et moyennes entreprises et des activités de proximité.

Par ailleurs, l'économie libanaise est fortement tributaire des transferts étrangers et diasporiques, sous forme d'investissements financiers, immobiliers et touristiques. La tertiarisation de l'économie dont les activités et les fonctions sont principalement urbaines, voire métropolitaines, renforce l'attractivité et la croissance hypertrophique des espaces beyrouthins. D'ailleurs, la dépendance croissante de l'économie du secteur tertiaire impose une reconfiguration de la géographie des activités économiques favorisant, notamment, les espaces urbains et le processus de métropolisation (Davezies & Pech, 2014).

Le secteur tertiaire se taille la part du lion avec une tendance continue à la hausse quoique décroissante en période de crise économique. Affichant une extrême fragilité à l'instabilité politique et aux chocs sécuritaires, le développement de l'économie tertiaire, dépend à la fois de facteurs internes et externes. Pour les facteurs internes, il s'agit surtout des particularités du système économique et social, des politiques financières des banques et du climat favorable pour les investissements. Quant aux facteurs externes, ils s'articulent autour du rapatriement des capitaux diasporiques et des investissements étrangers notamment, ceux en provenance des pays arabes. La part des services dans le PIB atteint 73.54% en 2016. Cette section analyse le secteur immobilier,

⁹⁶ Le calcul du taux de croissance entre deux années : $X_0 = X_n(1+g)^n$. X_0 = PIB de l'année de départ ; X_n = PIB de l'année n ; g = taux de croissance et n =nombre d'années entre l'année 0 et l'année n.

le secteur financier et les services aux entreprises. Les autres composantes du secteur tertiaire sont étudiées, de façon détaillée, au niveau de l'Annexe 7.

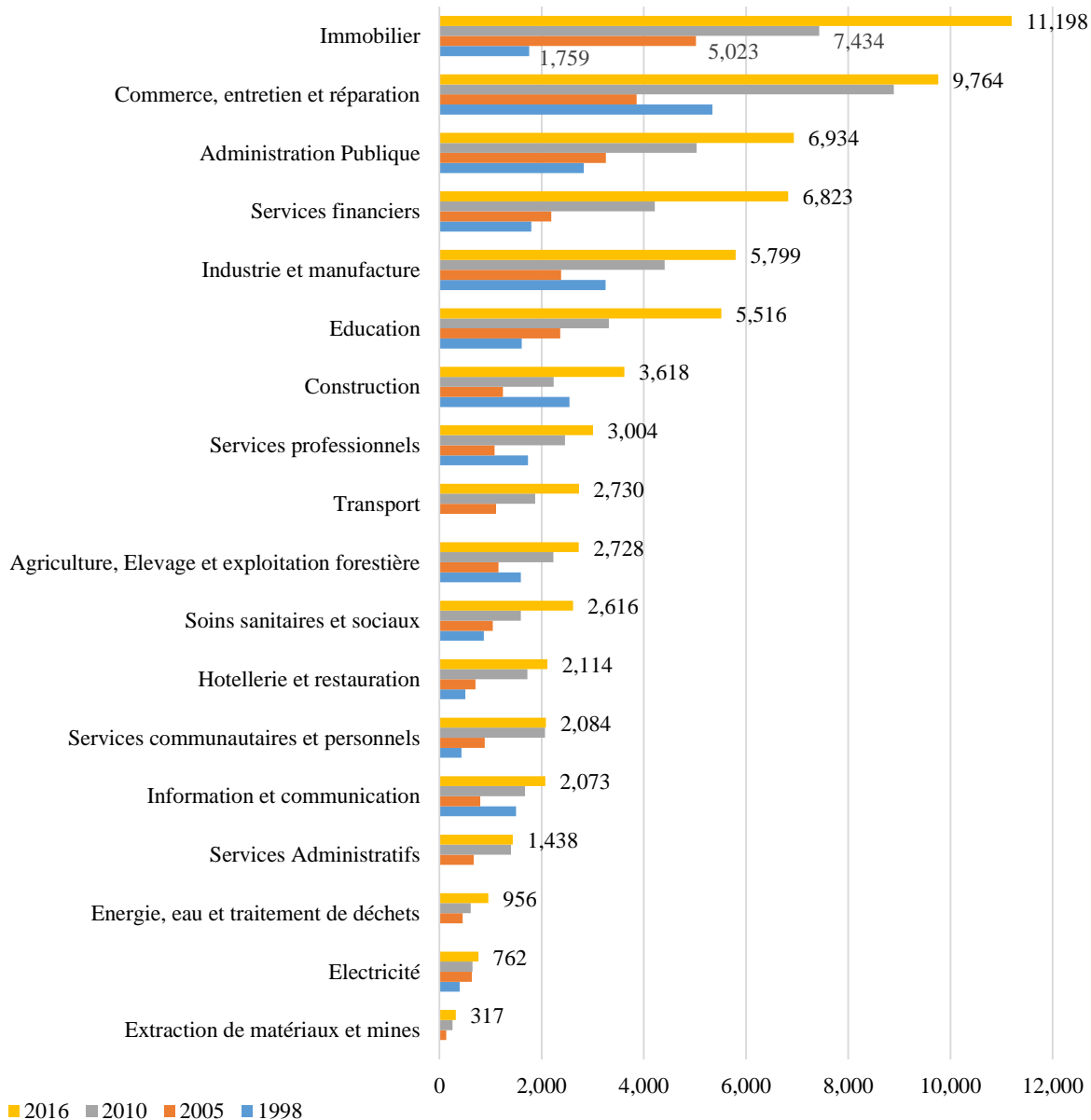
La valeur ajoutée des activités immobilières entre 1998 et 2016 montre une croissance de ce secteur, bien qu'à des rythmes différenciés⁹⁷. Entre 1998 et 2005, le retour de la confiance, après les sommets Paris I et Paris II (Banque Mondiale, 2018), favorisent une croissance du PIB, des activités tertiaires (3.26%/an) notamment, immobilières (16.17%/an) et ce, malgré l'augmentation exponentielle de la dette publique. Entre 2005 et 2010, l'instabilité politique et les assassinats de personnalités politiques et de journalistes conjugués à la guerre dévastatrice menée par Israël en 2006, pèsent lourd sur le secteur immobilier. En dépit du processus de reconstruction, la croissance du secteur immobilier est moins soutenue (8.16% par an) ; elle se produit à un rythme décroissant. Celui-ci annonce le début d'une crise au niveau de ce secteur et confirme l'inadéquation de l'offre immobilière spéculative⁹⁸ par rapport à la demande de la population résidente. Entre 2010 et 2016, malgré le regain que connaît le secteur immobilier, le taux de croissance tend à la baisse 7.07%.

Composante essentielle du PIB et acteur principal de la production urbaine, l'activité financière est principalement orientée vers le financement des secteurs de consommation plutôt que ceux qui sont productifs. La valeur ajoutée de ce secteur est fortement liée aux politiques de taux d'intérêt et aux flux de capitaux étrangers. En 1998, l'activité financière s'élève à 1 798 milliards de livres libanaises, 6.88% du PIB et 9.79% des services. Entre 2010 et 2016, ce secteur s'inscrit dans une période de crise, enclenchée par les hostilités en Syrie, et entraînant une diminution des transferts et investissements internationaux et diasporiques. Néanmoins, en 2016, les services financiers constituent 8.91% du PIB et 12.12% des services.

⁹⁷ La question de concentration spatiale des investissements immobiliers sera traitée dans la section consacrée aux activités immobilières et de construction.

⁹⁸ Ciblant la diaspora et les étrangers dont le niveau de revenu est plus élevé que celui de la population résidente.

Graphique 3 Structure du PIB libanais entre 1998 et 2016



Source ACS, 1998, 2005, 2010, 2016

Enfin, l'analyse des composantes du PIB (graphique 3) au Liban entre 1998 et 2016 montre une articulation de l'économie nationale autour des fonctions urbaines. Celles-ci favorisent généralement les villes principales et surtout l'aire métropolitaine. Pour confirmer cette conclusion, le champ de recherche s'élargit et investit la concentration des fonctions économiques supérieures.

2.2. Beyrouth : concentration des fonctions économiques supérieures

A ce niveau de la recherche, sont analysées les caractéristiques de l'économie libanaise. Celle-ci est articulée autour des fonctions urbaines, voire métropolitaines, dans le but de comprendre les implications de la structuration économique sur l'hypertrophie spatiale de la capitale.

Comme déjà démontré dans la section 2.1 de ce chapitre, relative à la structure du PIB, le secteur tertiaire tient la place la plus importante dans l'économie libanaise. Le processus de tertiarisation a commencé avec le développement du port de Beyrouth durant la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et puis s'est confirmé avec le déclin de l'industrie de soie et le manque d'intérêt pour la production agricole au début du XX^{ème} siècle. Ce déplacement des emplois primaires et secondaires vers le tertiaire annonce le passage d'une économie de production⁹⁹ à une économie de services, plutôt urbaine et même métropolitaine. Ce qui renforce le rôle de l'aire métropolitaine de Beyrouth, structure accueillante des fonctions économiques supérieures.

La domination économique de la capitale à travers les activités tertiaires se manifeste à deux échelles. A l'échelle nationale, la centralisation économique à Beyrouth remet en question la complémentarité territoriale. Elle oppose le dynamisme économique de l'aire beyrouthine qui est derrière son attractivité à la stagnation économique du reste du pays. A l'échelle de l'aire métropolitaine, le territoire se compose d'espaces imbriqués, pouvant devenir des centralités économiques mais directement liées à la capitale. Ainsi, fort de ces fonctions tertiaires supérieures, articulées autour de la capitale et son aire métropolitaine, le Liban se trouve confronté à des déséquilibres et défis provenant des disparités fonctionnelles se manifestant à plusieurs niveaux.

La présente partie introduit les caractéristiques de l'économie libanaise privilégiant la centralisation à Beyrouth, témoignant surtout du dynamisme économique métropolitain et, favorisant la production de l'espace.

2.2.1. Beyrouth : plateforme d'échanges avec le monde extérieur

Le Liban dispose de sept points d'accès légaux principaux qui le connectent au reste du monde. Quatre ports, Beyrouth, Tripoli, Saida et Sour, trois points d'accès terrestres avec la Syrie, Masnaa

⁹⁹ Favorisant une interaction entre le rural et l'urbain.

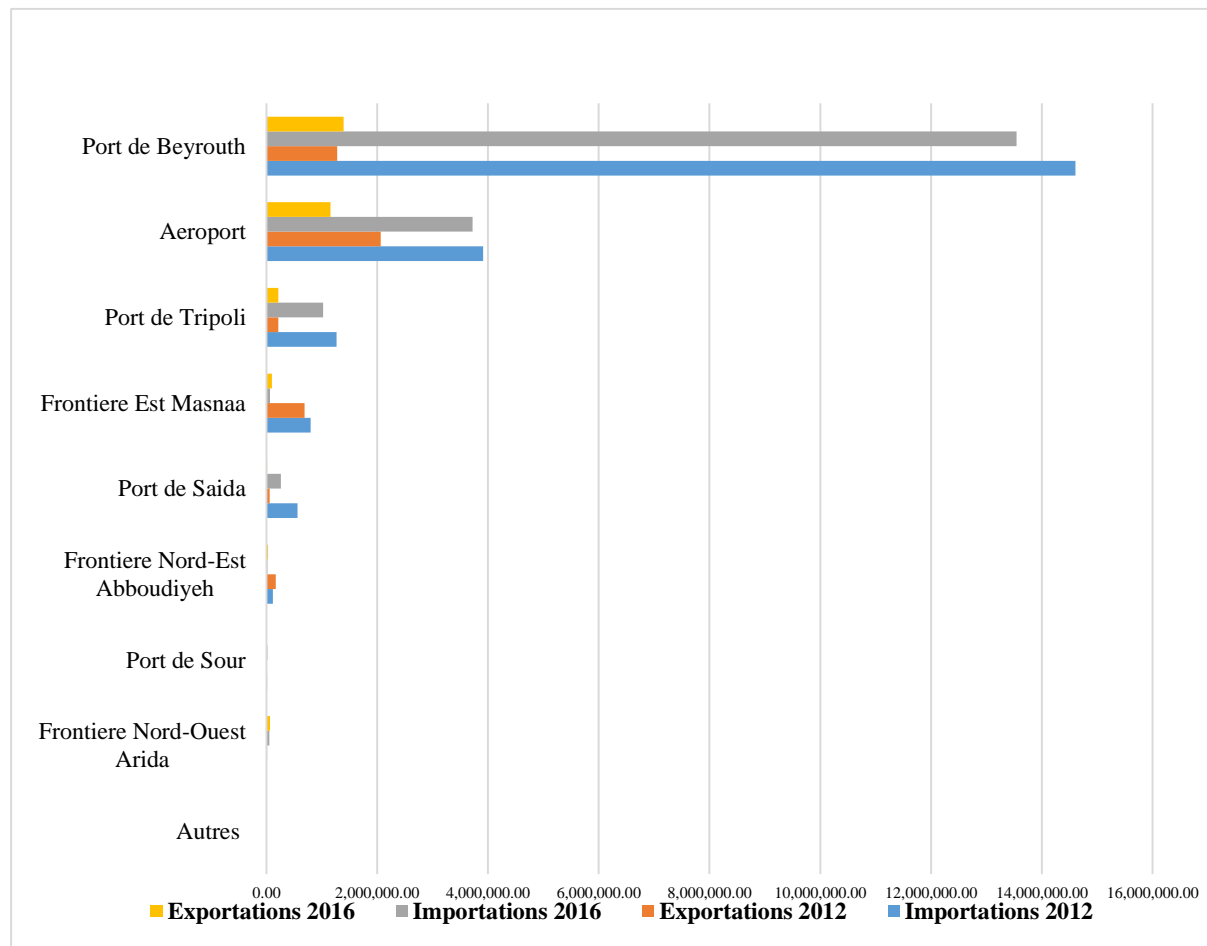
à l'Est, Abboudiyeh au Nord-Est et Arida au Nord-Ouest¹⁰⁰ et finalement, l'aéroport International Rafic Hariri de Beyrouth. En 2016, la flotte maritime transporte 75.98% des marchandises échangées, où le port de Beyrouth assure seul 68.92% de l'ensemble des échanges internationaux. 22.50% des échanges avec le reste du monde passent par l'aéroport. Le transport terrestre est largement affecté par la situation précaire en Syrie et la fermeture des frontières. Sa part passe de 6.91% en 2012 à 1.52% en 2016.

Beyrouth constitue une plateforme nationale et régionale d'échanges avec le monde extérieur, à travers son port et son aéroport. Ces deux grands équipements constituent la principale connexion à l'international marquant la domination de Beyrouth sur l'ensemble du territoire. Avec une balance commerciale déficitaire, les importations constituent les principaux échanges à l'international. En fait, le Graphique 4, la Carte 56 et le tableau 55 (Annexe 7), représentant la distribution des importations et des exportations au Liban sur les différents points d'accès, montrent que 87.04% des produits importés et 90.39% des produits exportés en 2012 passent par le port de Beyrouth et par l'aéroport. Cette proportion passe à 92.33% pour les importations et 93.56% pour les exportations, en 2016.

Depuis sa genèse, la ville de Beyrouth vit au rythme de l'activité portuaire produisant tout autour un espace métropolitain à travers lequel transitent les flux et s'établissent des activités et des personnes. Le développement de l'activité portuaire contribue à des changements structurants et une croissance métropolitaine de la ville de Beyrouth. Les changements structurants se manifestent par la construction d'axes de circulation majeurs convergeant vers le port pour faciliter les flux entre ce dernier et les espaces économiques nationaux et régionaux. Tout au long et autour des axes de circulation, favorisant la synergie entre la métropole et le port, se développe un parc immobilier à usages multiples. La localisation géographique du port de Beyrouth fait de ce dernier un pôle d'échanges, non seulement, national, mais aussi, régional dépassant les frontières libanaises pour atteindre les villes continentales de l'arrière-pays.

¹⁰⁰ Les autres points d'accès avec les territoires palestiniens occupés étant fermés.

Graphique 4 Distribution des transactions commerciales sur les points d’accès au Liban (2012 – 2016)

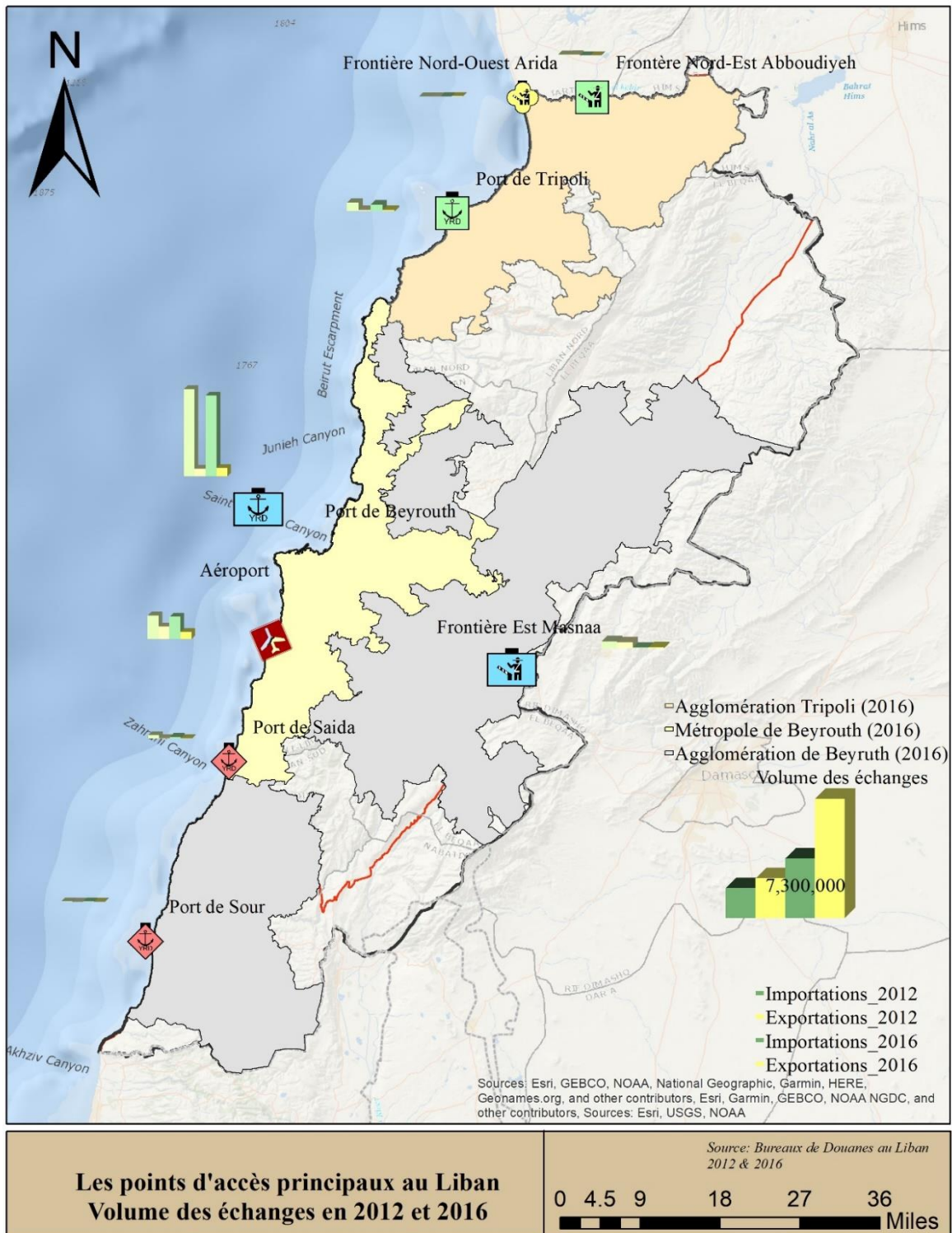


Source : Bureaux de douanes au Liban¹⁰¹

Ainsi, L’espace métropolitain de Beyrouth tisse des relations à travers son port qui vont au-delà des frontières nationales, surtout la frontière Est, la Syrie et même la Jordanie. Il est à noter qu’avant 2014, 30% du tonnage sortant passait par la Syrie (Dewailly, 2016a). La crise en Syrie et la fermeture des frontières ont affecté l’activité de ce pôle au rayonnement régional. Le développement du port de Beyrouth, comme principale plateforme d’échanges entre le monde extérieur, le pays et son hinterland, contribuent d’une part, à la congestion métropolitaine, et d’autre part, à des disparités territoriales, surtout avec les villes portuaires du pays.

¹⁰¹ Les données de la douane sont tirées du rapport de la Chambre de Commerce, d’Industrie et d’Agriculture de Beyrouth (CCIAB) en 2017.

Carte 56 Les points d’accès principaux et le volume des échanges



L’aéroport international Rafic Hariri de Beyrouth constitue le seul hub de connexion du Liban au monde extérieur par voie aérienne. Par ce dernier, voyagent des personnes et des marchandises,

principalement celles importées. Depuis la crise syrienne, l'activité aéroportuaire a augmenté avec le transit de passagers syriens.

La centralisation des deux principales plateformes d'échanges à Beyrouth renforce l'attractivité métropolitaine tout en causant des dysfonctionnements, d'une part, à l'échelle métropolitaine et, d'autre part, à l'échelle du grand territoire : la congestion métropolitaine et le déséquilibre territorial.

Les grands équipements, tels que les ports et les aéroports ne constituent pas les seuls facteurs de renforcement de l'attractivité de Beyrouth et de son insertion dans la mondialisation. La concentration d'autres fonctions économiques supérieures, génératrices de richesses et de flux, au sein de l'espace métropolitain, et spécialement, Beyrouth et sa proche banlieue renforcent aussi l'attractivité de la métropole ainsi que son insertion dans la mondialisation. En fait, les fonctions économiques supérieures, telles que l'enseignement supérieur et la recherche, les soins sanitaires et hospitaliers, les services financiers, le commerce et les services aux entreprises, favorisant le dynamisme économique métropolitain, produisent et structurent l'espace. L'étude de la composition du PIB a bien montré la part de ces activités économiques supérieures.

2.2.2. Enseignement supérieur : Institutions académiques et recherche

L'enseignement supérieur au Liban est porté par 43 universités privées et une université publique : l'université libanaise (UL). Au total, les universités du Liban assurent l'enseignement à 199 679 étudiants. Se déployant sur 109 campus, les 43 universités privées assurent l'enseignement à 127 161 étudiants, soit 63.68% de la population étudiante, alors que l'université libanaise, avec ses cinq sections de 54 campus, accueille 72 518 étudiants, soit 36.32% du nombre total des étudiants. Le système d'enseignement supérieur s'organise autour de trois diplômes (tableau 36). La licence avec 167 034 étudiants, ou 83.65% des étudiants universitaires, dont 108 061 étudiants, soit 64.69% dans les universités privées et 58 973, soit 35.31% à l'Université Libanaise. En master, l'écart entre universités privées et université libanaise se résorbe. Sur un nombre total de 27 955 étudiants en deuxième cycle, soit 14% du total des étudiants fréquentant l'université, 16 834 personnes sont inscrites dans les universités privées, soit 60.22%, contre 11 121 inscrits à l'université libanaise, soit 39.78%. Le nombre d'inscrits en formation doctorale est de 4 690 personnes, soit 2.35% du total des étudiants universitaires en 2016. La part de l'université libanaise,

avec 2 424 doctorants, soit 51.68% des étudiants en troisième cycle, dépasse celle des universités privées, 2 266 doctorants, soit 48.32% du total des étudiants inscrits en thèse.

Le nombre de personnes inscrites en licence est le plus élevé, car il s'agit du diplôme essentiel qui donne accès au marché de travail. Ce nombre baisse après pour les étudiants inscrits en master pour deux raisons. La première raison est liée à la baisse du pouvoir d'achat des libanais ¹⁰². Le coût de la formation universitaire dans les universités privées au Liban oblige les diplômés en licence, à chercher un emploi dans le but, d'une part, acquérir une certaine expérience et, d'autre part, assurer le financement du master. La deuxième raison est liée au fait que beaucoup de jeunes diplômés libanais cherchent des masters à l'étranger¹⁰³. Enfin, vu que très peu d'universités offrent une formation doctorale, le nombre de doctorants, inscrits au Liban reste limité. Le développement de l'enseignement supérieur au Liban, met à l'ordre du jour des universités libanaises, le développement de la recherche et de la formation doctorale.

Tableau 36 Distribution des étudiants selon le type de diplôme universitaire

	Licence	Master	Doctorat	Total
Universités privées	108 061	16 834	2 266	127 161
Université Libanaise	58 973	11 121	2 424	72 518
Total	167 034	27 955	4 690	199 679

Source : Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement Supérieur au Liban, 2016

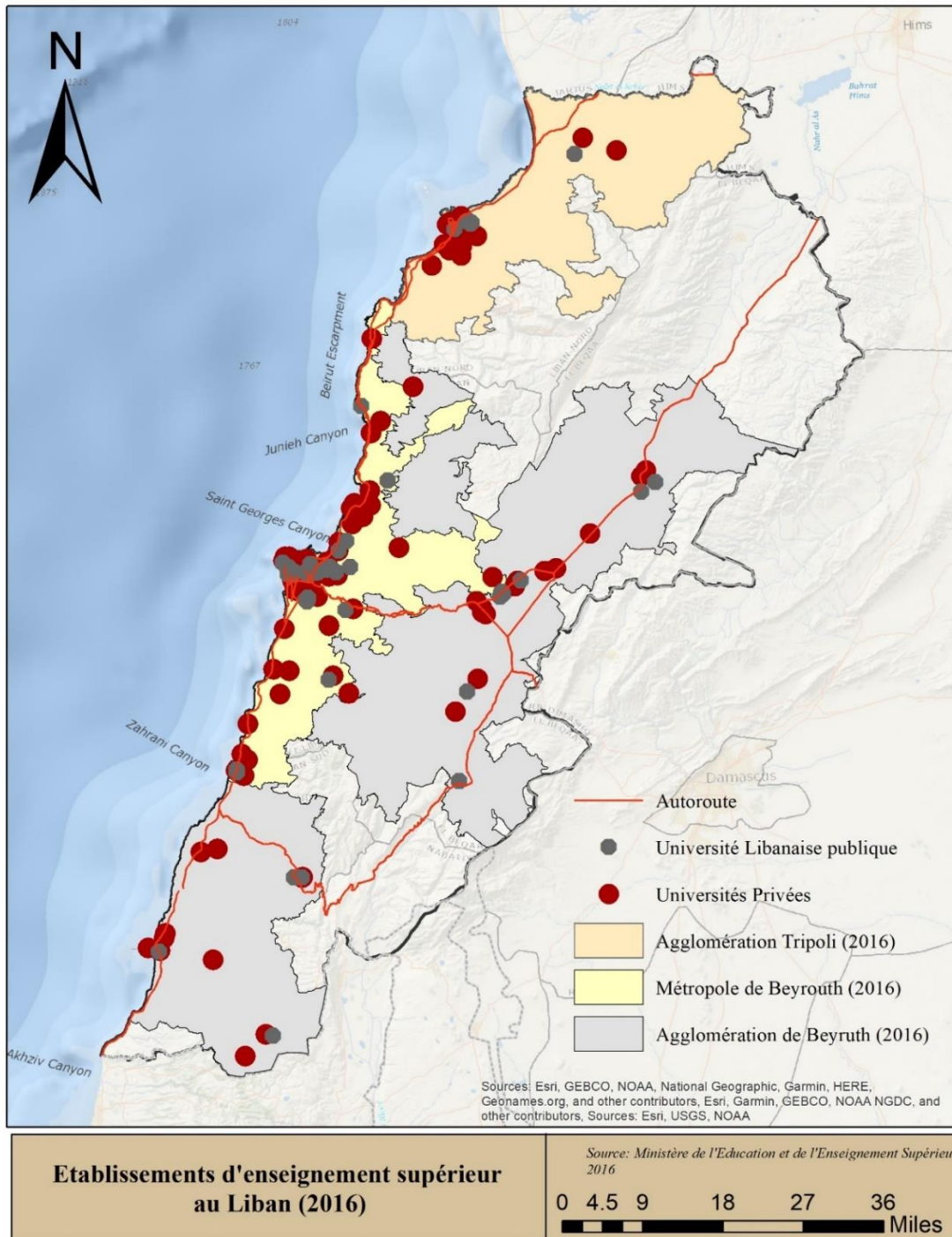
La concentration des établissements scolaires et des universités à Beyrouth et sa banlieue renforce son attractivité résidentielle, et par conséquent, la production de l'espace métropolitain.

La métropole regroupe 99 campus universitaires (le tableau 37 et la carte 57), soit 60.73% du total des campus universitaires, alors que le reste du territoire se partage les 64 campus restants ou 36.81% du nombre total de campus. Au niveau de la métropole, les campus se répartissent de façon inégale sur les cazas qui la composent. Le tableau 38 montre que la capitale et les cazas qui lui sont adjacents, Baabda, Metn et Aley, regroupent au total 69 campus, soit 69.70% des campus de la métropole et 42.33% des campus universitaires du pays.

¹⁰² Les loyers élevés, les frais de déplacements élevés, surtout en l'absence de politique de transports en commun et bien d'autres dépenses rendent la vie de plus en plus chère au Liban.

¹⁰³ Ceux-là ne sont pas répertoriés dans les registres du ministère de l'éducation et de l'enseignement supérieur.

Carte57 Distribution des Etablissements d’enseignement supérieur en 2016



Des 69 campus, cités ci-dessus, 44 appartiennent à des universités privées représentant 40.37% du nombre total de complexes universitaires privés, et 65.68% de ceux de la métropole. Ainsi, les

campus universitaires les plus importants, comme l'Université Américaine de Beyrouth (AUB), l'Université Saint-Joseph (USJ), Université de Balamand (UoB), l'Université Américaine Libanaise (LAU), l'Académie Libanaise des Beaux-Arts (ALBA)¹⁰⁴ et l'Université libanaise se concentrent principalement au niveau de la capitale et de sa proche banlieue. L'Université Notre Dame (NDU), l'Université du Saint-Esprit Kaslik (USEK), l'Université de Balamand se sont implantées en dehors de la capitale et de ses couronnes mais toujours au sein de l'espace métropolitain de Beyrouth.

Certaines institutions académiques ont créé des branches en dehors de la métropole. Il s'agit de l'Université libanaise (UL), l'Université Notre Dame (NDU), l'Université du Saint-Esprit Kaslik (USEK), l'Université Saint-Joseph (USJ), l'Université Américaine de Beyrouth (AUB), l'Université Antonine (UA) et bien d'autres. Cependant, l'offre de formation de ces branches, situées en dehors de la métropole, reste limitée et inégalement distribuée entre les cazas. Les campus universitaires, à l'extérieur de la métropole, sont des centres universitaires régionaux où l'offre de formation se limite à certaines disciplines. Les deux exceptions à ce modèle sont : l'Université de Balamand et l'Université Libanaise Internationale (LIU). L'Université de Balamand a choisi d'établir son campus principal au nord du pays à Koura, et la Lebanese International University (LIU) a développé ces deux premiers campus dans la Bekaa, avant de cibler la métropole et le reste du pays.

¹⁰⁴ Rattachée à l'Université de Balamand (UoB)

Tableau 37 Distribution géographique des campus selon le nombre d'étudiants en 2016

Université	Métropole	Hors métropole	Total	Nombre Etudiants
Academic University College for non-violence and	1	0	1	76
Al Daawa University Institute for Islamic Studies	1	0	1	346
Al Rassoul Al-Aazam University	1	0	1	536
Al-Azm University	0	1	1	47
Al-Kafaat	1	0	1	1 308
Amercian University of Beirut	1	1	2	8 644
American University of Culture and Education	3	4	7	3 669
American University of Science and Technology	2	2	4	7 034
American University of Technology	1	2	3	1 061
Arab Open University	2	1	3	2 964
Arts, Sciences and Technology University in Lebanon	5	2	7	6 971
Beirut Arab University	2	2	4	10 056
Beirut Islamic University	1	0	1	288
Croix Rouge	1	0	1	209
Ecole Supérieure des Affaires	1	0	1	280
Global University	1	0	1	415
Haigazian University	1	0	1	695
Institut Saint-Paul	1	0	1	19
Islamic University of Lebanon	1	3	4	4 585
Jinan University	1	1	2	1 255
Lebanese American University	2	0	2	8 052
Lebanese Canadian University	2	0	2	819
Lebanese Global University	1	0	1	551
Lebanese International University	3	6	9	20 980
Maaref University	1	0	1	249
Makassed University	1	0	1	142
Manar University	0	1	1	742
Matn University College	1	0	1	279
Middle East University	1	0	1	156
Modern University of Business and Science	5	0	5	2 154
Notre Dame University	2	1	3	7 167
Ouzai University	1	0	1	2 089
Phoenicia	0	1	1	336
Rafic Hariri University	1	2	3	838
Tripoli University	0	1	1	335
Université Antonine	2	1	3	3 001
Université de la Sagesse	2	0	2	3 598
Université du Saint-Esprit Kaslik	2	2	4	7 974
Université Libano-Française	1	3	4	1 250
Université Sainte-Famille	1	0	1	435
Université Saint-Joseph	7	2	9	9 469
University College of Technology - Jwaja	0	1	1	371
University of Balamand	3	2	5	5 716
Total Universités Privées	67	42	109	127 161
Section 1 & 2 (Beyrouth + Mont-Liban)	27	0	27	42 410
Section 3 (Nord)	0	10	10	12 225
Section 4 (Bekaa)	0	9	9	6 984
Section 5 (Sud)	5	3	8	10 899
Total Université Libanaise	32	22	54	72 518
Total	99	64	163	199 679

Source : Ministère de l'Education et de l'Enseignement Supérieur au Liban, 2016

Tableau 38 Distribution des campus universitaires sur les cazas du Liban

Caza	Université Libanaise	Universités Privées	Total	PCT
Beyrouth	9	21	30	18.40%
Metn	12	11	23	14.11%
Saida	5	6	11	6.75%
Tripoli	3	10	13	7.98%
Zahleh	5	8	13	7.98%
Baabda	3	9	12	7.36%
Kesrouan	1	7	8	4.91%
Chouf	1	6	7	4.29%
Sour	2	5	7	4.29%
Baalbek	2	4	6	3.68%
Koura	0	6	6	3.68%
Aley	1	3	4	2.45%
Jbeil	1	3	4	2.45%
Nabatiyeh	2	2	4	2.45%
Akkar	1	2	3	1.84%
Bint-Jbeil	1	2	3	1.84%
West-Bekaa	1	2	3	1.84%
Zgharta	2	1	3	1.84%
Rachaya	2	0	2	1.23%
Batroun	0	1	1	0.61%
Becharreh	0	0	0	0.00%
Hasbaya	0	0	0	0.00%
Hermel	0	0	0	0.00%
Jezzine	0	0	0	0.00%
Marjeyoun	0	0	0	0.00%
Minieh-Dannieh	0	0	0	0.00%
Total	54	109	163	100.00%

Source : Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement Supérieur au Liban, 2016

Le regroupement des institutions universitaires au sein de la métropole favorise l'émergence d'une économie de la connaissance, encourageant l'échange d'information, des connaissances, des compétences et des idées (Bourdin, 2015) et le développement d'un capital humain aussi important que le capital physique pour optimiser la fonction de production. Outre le niveau de développement intellectuel, la présence d'institutions académiques et universitaires structure l'espace métropolitain à travers la création d'un parc immobilier à vocation résidentielle ou économique et le développement des flux migratoires. L'économie de la connaissance favorise le développement d'activités économiques qui lui sont complémentaires tout en multipliant les flux migratoires en

l'absence d'une politique de transports en communs et congestionnant l'espace métropolitain. De surcroît, cette dynamique renforce les disparités territoriales entre la métropole et le reste du pays.

2.2.3. Les soins sanitaires et hospitaliers

Le Liban dispose de soins médicaux de qualité, répondant aux normes européennes. Le pays compte 175 hôpitaux (Ministère de la Santé Publique et Syndicat des hôpitaux au Liban, 2016). La recherche s'intéresse à 146 hôpitaux¹⁰⁵, en étudiant la distribution, la taille, le nombre de personnel médical et la propriété des hôpitaux. Pôles de soins et d'emplois, les hôpitaux occupent une place particulière dans la production de l'espace urbain. Qu'ils soient au centre ou en périphérie, la présence des hôpitaux est souvent associée au dynamisme et au maillage des territoires. Cette partie de la recherche interroge la place des hôpitaux dans la production de l'espace urbain et leur contribution à l'affirmation du processus de métropolisation.

Le tableau 39 montre la distribution des 146 hôpitaux sur le territoire libanais. Le nombre total de lits est de 14 009 alors que les soins infirmiers sont assurés par 10 568 personnes et les soins médicaux par 3 958 spécialistes. Cependant, le réseau hospitalier est hautement fragmenté au niveau de la propriété des hôpitaux, de la distribution géographique, des soins offerts ainsi que de la taille.

Dans un pays comme le Liban où, 38% à 40% de la population libanaise ne bénéficie pas d'une couverture médicale, assurance ou sécurité sociale (Lebanon Economic Vision, 2018), le tableau 39 et la carte 58 montrent que 118 établissements hospitaliers sont privés alors que 28 sont publics avec une grande différence dans la qualité des soins et services entre les établissements publics et privés. En réalité, 103 établissements de santé, ou 70.55% des hôpitaux, objet de l'étude, sont de petite taille, avec un nombre de lits inférieur à 100. Quant aux grands hôpitaux de plus de cent lits, ils sont au nombre de 43, soit 29.45%. Trois seulement sont publics et 40 sont privés. Les hôpitaux privés, de moins de 100 lits, sont soit juste de petits hôpitaux non équipés ou des hôpitaux privés spécialisés par exemple dans la chirurgie plastique, l'ophtalmologie ou la gynécologie obstétrique.

Le tableau 39 et la carte 59 montrent des inégalités dans la distribution des hôpitaux sur le territoire libanais. Les hôpitaux les plus importants se concentrent au niveau de la capitale et des cazas du

¹⁰⁵ N'ayant pu collecter des informations que sur 146 hôpitaux.

Metn et Baabda qui l'entourent. Ces trois *cazas* concentrent 52 établissements de santé, soit 35.61% du total, avec 48 institutions privées et 4 publiques. Sur les 43 hôpitaux de plus de 100 lits, dix sont à Baabda, huit à Beyrouth et cinq au Metn. Ainsi, 53.49% des grands hôpitaux se trouvent dans les trois *cazas* cités dessus. Ces *cazas* sont suivis de Tripoli avec 14 hôpitaux, 13 privés et un hôpital public, avec respectivement 1 928 lits et 499 lits. Sur les 14 hôpitaux à Tripoli, 4 sont plus de 100 lits. Saida regroupe dix hôpitaux, neuf privés et un hôpital public, offrant des soins hospitaliers à 837 et 122 patients respectivement. A Saida, quatre hôpitaux sont de plus de 100 lits. Le *caza* de Zahleh est équipé, à son tour, de huit hôpitaux, sept privés et un public, avec 516 et 59 lits respectivement. Les hôpitaux de plus de 100 lits à Zahleh sont au nombre de deux. Le *caza* de Nabatiyeh est doté cinq hôpitaux privés et d'un hôpital public, offrant des soins médicaux, à 256 et 100 patients respectivement. A Marjeyoun, deux hôpitaux publics avec 129 lits. Hasbaya et Bint Jbeil disposent chacun d'un hôpital public avec respectivement, 55 et 39 lits.

Par conséquent, les données empiriques (le tableau 41, la carte 58 et la carte 59) montrent que la métropole polarise les établissements de santé les plus importants. Avec 78 hôpitaux, où 69 sont privés et 9 sont publics, ils offrent des soins hospitaliers à 8 061 et 947 patients respectivement. Ainsi, au niveau de l'espace métropolitain, le nombre moyen est approximativement de 117 lits dans les hôpitaux privés et de 105 lits dans les hôpitaux publics.

Tableau 39 Répartition des hôpitaux au Liban

Hôpitaux	Nombre	Lits	Infirmiers(es)	Médecins
Privés	118	12 049	9 111	3 308
Publics	28	1 960	1 457	630
Total	146	14 009	10 568	3 938

Source : Ministère de Santé Publique & Syndicat des hôpitaux au Liban, 2016

Au niveau du tissu urbain, surtout central, la présence d'équipements structurants, comme les hôpitaux, génère, non seulement des flux, mais contribue à une recomposition des espaces à travers de nouvelles productions immobilières. De surcroît, l'impact et l'influence de la concentration des hôpitaux, surtout, au niveau de la capitale, s'étend au-delà de la fonction de soins médicaux. Elle permet le développement de nouvelles fonctionnalités économiques, portées par des activités relevant du domaine de la santé ou qui lui sont connexes.

Comme pour les universités, les hôpitaux les plus importants sont localisés à Beyrouth et sa proche banlieue. Les hôpitaux universitaires rattachés aux facultés de médecine les plus importantes au

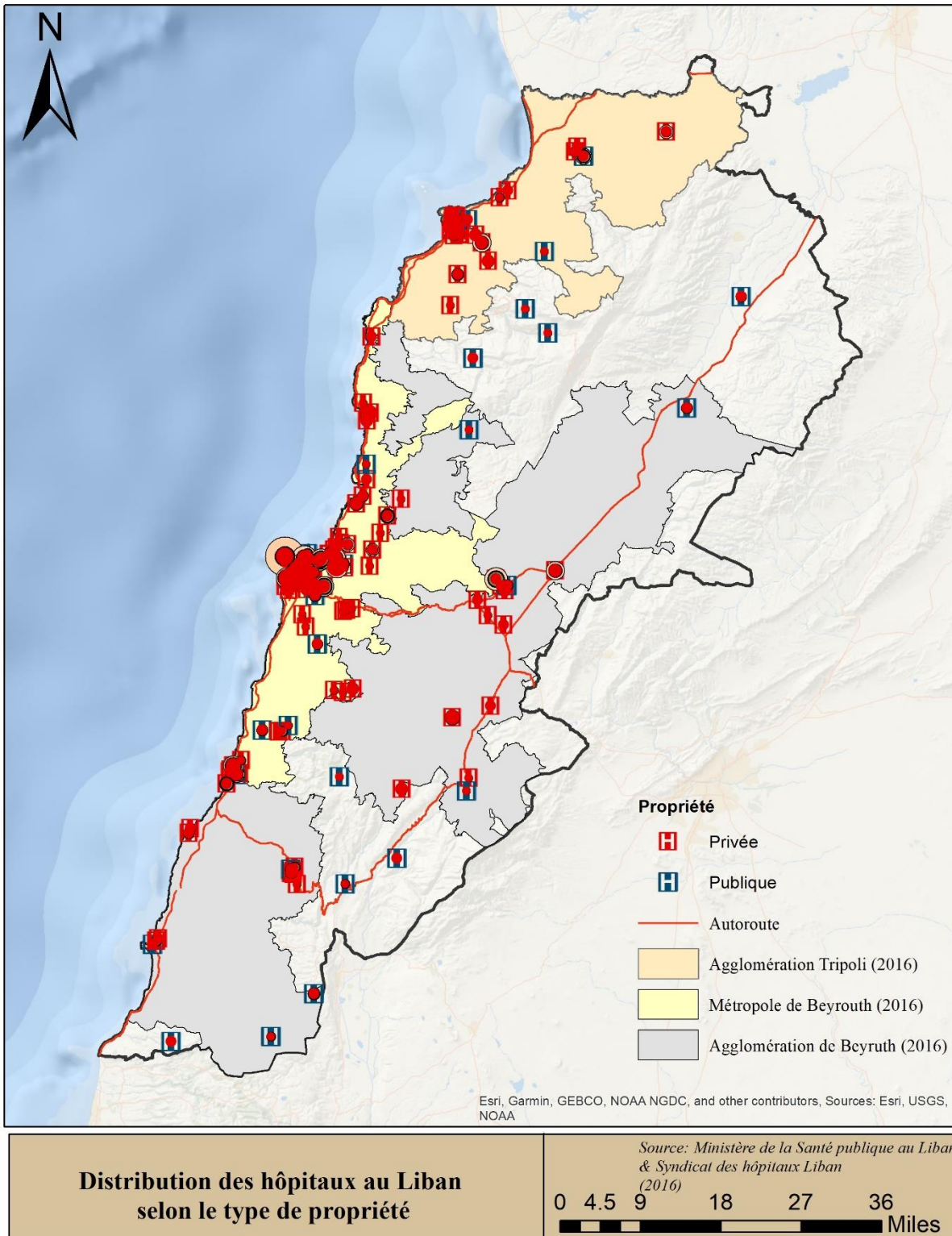
Liban se situent entre Achrafieh et Minet el Hosn, deux quartiers de la capitale. L'hôpital de l'Université Américaine de Beyrouth se trouve à Minet el Hosn, alors que les hôpitaux, Hôtel Dieu de France, rattaché à l'Université Saint-Joseph de Beyrouth, l'hôpital Rizk, rattaché à l'Université Américaine Libanaise, l'hôpital Gitaoui, rattaché à l'Université Libanaise, l'hôpital Saint-Georges, rattaché à l'Université de Balamand se trouvent tous dans le périmètre d'Achrafieh. La banlieue comporte aussi des cliniques et des hôpitaux spécialisés offrant des soins médicaux de qualité.

Tableau 40 Distribution privés et publics des hôpitaux sur les cazas du Liban

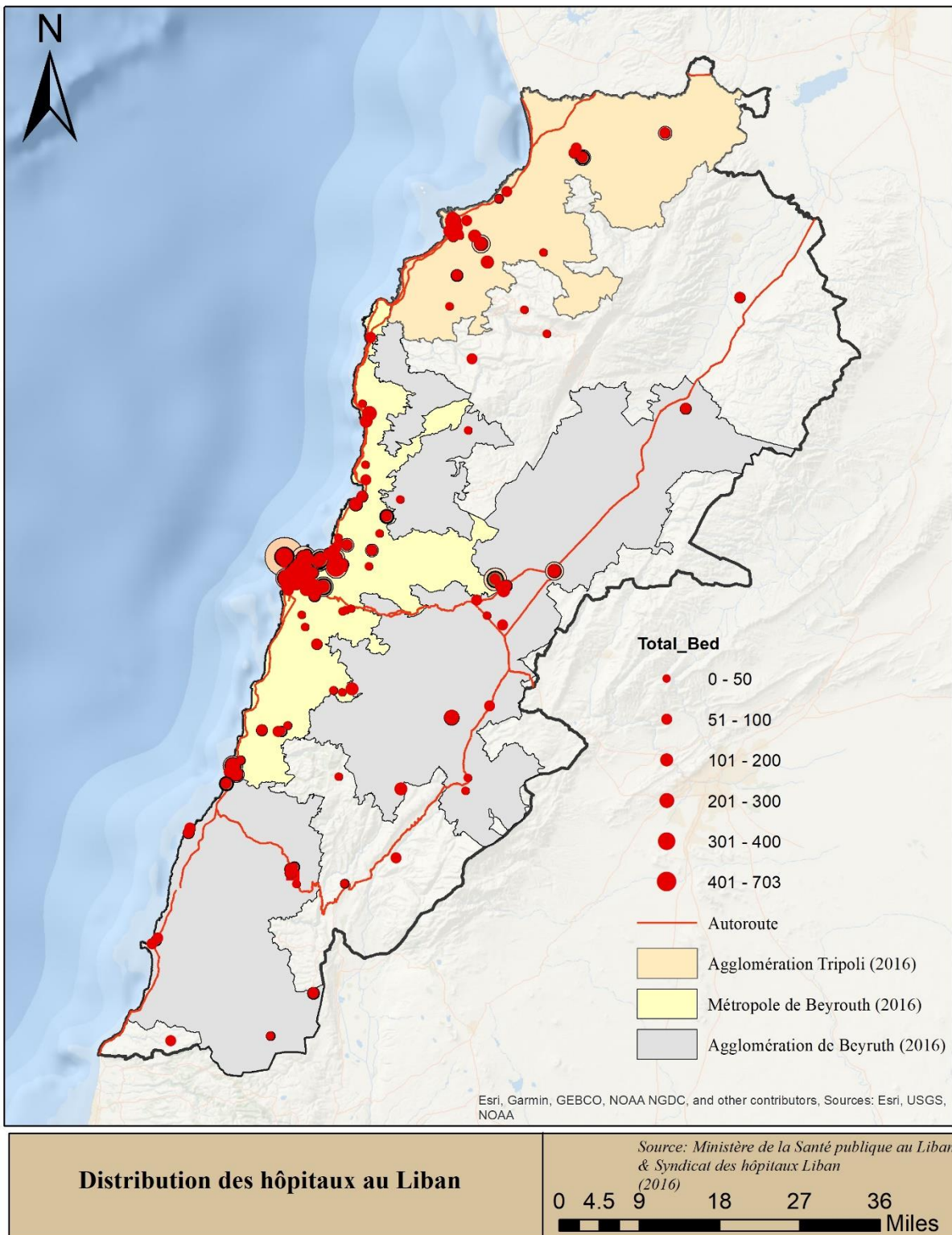
Caza	Hôpitaux Privés				Hôpitaux Publics			
	Nbre	Lits	Infirmiers (es)	Médecins	Nbre	Lits	Infirmiers (es)	Médecins
Akkar	3	236	207	71	1	55	74	51
Aley	5	175	132	31	1	71	28	18
Baabda	13	1 928	1 362	398	2	499	175	124
Baalbek	0	0	0	0	2	141	126	44
Batroun	1	67	34	14	1	58	31	14
Bcharre	0	0	0	0	1	30	21	8
Beirut	16	2 789	2 586	881	1	28	55	34
Bint Jbeil	0	0	0	0	1	39	43	17
Chouf	5	348	228	66	2	118	119	39
El Metn	19	1 740	1 280	636	1	66	66	28
Hasbaya	0	0	0	0	1	55	41	17
Jezzine	0	0	0	0	1	20	22	7
Jbeil	3	442	164	66	1	44	21	7
Kesrouan	5	387	292	122	1	43	29	11
Koura	3	181	233	63	0	0	0	0
Marjeyoun	0	0	0	0	2	129	126	43
Minieh-Dannieh	2	119	87	25	1	40	51	11
Nabatiyeh	5	256	196	61	1	100	59	29
Rachaya	1	35	20	6	1	44	30	4
Saida	9	837	614	233	1	122	141	50
Sour	2	110	110	38	2	111	66	25
Tripoli	13	1 035	576	177	1	78	56	16
Bekaa Ouest	3	470	120	57	0	0	0	0
Zahle	7	516	631	242	1	59	69	30
Zgharta	3	378	239	121	1	10	8	3
Total	118	12 049	9 111	3 308	28	1 960	1 457	630

Source : Ministère de la Santé Publique & Syndicat des hôpitaux au Liban, 2016

Carte 58 Distribution des hôpitaux au Liban selon la propriété



Carte 59 Distribution des hôpitaux selon la capacité au Liban



La concentration des hôpitaux universitaires renforcent l'économie de la connaissance à travers le développement de la recherche médicale et de la compétence dans ce secteur. De même, le regroupement de l'offre hospitalière au sein de l'espace métropolitain joue un rôle important dans la structuration de l'espace. En effet, bassins d'emplois, pôle d'excellence en matière de soins médicaux, d'enseignement et recherche, la présence des hôpitaux participe au développement de Beyrouth favorisant d'une part les synergies et d'une autre part, la domination territoriale, toutes deux favorables au dynamisme métropolitain.

Au niveau du tissu urbain, surtout central, la présence d'équipements structurants, comme les hôpitaux, génère, non seulement des flux, mais contribue à une recomposition des espaces à travers de nouvelles productions immobilières. De surcroît, l'impact et l'influence de la concentration des hôpitaux, surtout, au niveau de la capitale, s'étend au-delà de la fonction de soins médicaux. Elle permet le développement de nouvelles fonctionnalités économiques, portées par des activités relevant du domaine de la santé ou qui lui sont connexes.

Dans les espaces périphériques et éloignés de la métropole, la situation est plus complexe surtout au niveau de l'accès aux soins médicaux. En effet, la fragmentation du réseau hospitalier, la distance, la taille des hôpitaux et le manque d'équipement compromettent l'accès à ces services. Cette problématique renforce la domination de Beyrouth et les ségrégations sociales et spatiales.

Tableau 41 Distribution des hôpitaux privés et publics sur les cazas de la métropole

caza	Hôpitaux Privés /Métropole				Hôpitaux Publics /Métropole			
	Nbre	Lits	Infirmiers(es)	Médecins	Nbre	Lits	Infirmiers(es)	Médecins
Aley	5	175	132	31	1	71	28	18
Baabda	11	1 688	1 262	348	2	499	175	124
Batroun	1	67	34	14	0	0	0	0
Beyrouth	16	2 789	2 586	881	1	28	55	34
Chouf	4	211	140	54	2	118	119	39
Metn	19	1 740	1 280	636	1	66	66	28
Jbeil	3	442	164	66	0	0	0	0
Kesrouan	4	372	279	117	1	43	29	11
Saida	6	577	406	148	1	122	141	50
Total	69	8 061	6 283	2 295	9	947	613	304

Source : Ministère de la Santé Publique & Syndicat des hôpitaux au Liban, 2016

En outre, la distribution des hôpitaux sur le territoire libanais avec une concentration au niveau de la métropole (tableau 41) et notamment au niveau de la capitale et de sa proche banlieue, renforce les inégalités et les disparités entre la métropole, les villes principales comme Zahleh, Zgharta et Tripoli et le reste du territoire. De plus, le développement des soins sanitaires privés et la faible offre hospitalière publique, aussi bien au niveau des services qu'au niveau du nombre de lits d'hôpitaux publics, renforce aussi les disparités quant à l'accès aux soins médicaux non seulement, entre les régions, mais aussi, entre les différentes classes sociales.

2.2.4. Les services bancaires et financiers

L'économie libanaise doit son dynamisme au secteur bancaire et financier très ouvert à l'international. En réalité, le Liban connaît un niveau de développement et de performance¹⁰⁶ de l'activité bancaire comparable à celui des pays développés occidentaux (Ayoub, 2006). Dominé par les banques commerciales, représentant 97% des actifs financiers (Banque Mondiale, 2018), ce secteur fait preuve de résilience, jusque-là, non seulement, face à l'instabilité politique et sécuritaire au Liban et dans la région, mais aussi, face aux crises financières mondiales. Cette robustesse a suscité la confiance et attiré des capitaux nationaux, diasporiques et même internationaux (*ibid.*). De ce fait, quoique la majorité des banques commerciales soient libanaises, les capitaux de ces derniers sont composés d'investissements libanais, arabes, notamment des pays du Golfe, et occidentaux (Dewailly, 2016a).

En dépit du redéploiement du secteur bancaire pour couvrir l'ensemble du territoire libanais, Beyrouth et sa banlieue se taillent toujours la part du lion. Le Tableau 42 et la Carte 60 montrent que les agences bancaires passent de 424 branches, en 1981, dont 39% à Beyrouth et 22% en banlieue, à 964, en 2014, dont 25% à Beyrouth et 27% dans la banlieue (Dewailly, 2016), à 1 671, en 2016, 1 313, dont 78.58%, sont en métropole. En 2018, la capitale polarise 29.62%, suivie par le Metn avec 21.42%. Il est à noter que les sièges sociaux des banques, avec leurs bâtiments imposants, sont tous localisés à Beyrouth. Dès lors, la nouvelle politique d'expansion géographique du secteur bancaire pour conquérir de nouveaux espaces, favorise toujours la capitale et sa banlieue tout en risquant d'accentuer les inégalités territoriales.

¹⁰⁶ Performance compromise actuellement avec la crise économique et le surendettement de l'Etat libanais.

Tableau 42 Distribution des banques au Liban et dans la métropole en 2018

Banques/Liban			Banques/Métropole		
Caza	Total	PCT	Caza	Total	PCT
Beyrouth	489	29.26%	Beyrouth	489	37.24%
Metn	358	21.42%	Metn	358	27.27%
Baabda	157	9.40%	Baabda	156	11.88%
Kesrouan	133	7.96%	Kesrouan	125	9.52%
Zahle	76	4.55%	Zahle	18	1.37%
Saida	63	3.77%	Saida	57	4.34%
Aley	56	3.35%	Aley	49	3.73%
Jbeil	30	1.80%	Jbeil	30	2.28%
Chouf	21	1.26%	Chouf	21	1.60%
Batroun	18	1.08%	Batroun	10	0.76%
Tripoli	85	5.09%	Grand Total	1 313	100.00%
Sour	42	2.51%			
Nabatiyeh	34	2.03%			
Koura	22	1.32%			
Akkar	20	1.20%			
Baalbek	13	0.78%			
Zgharta	13	0.78%			
West Bekaa	9	0.54%			
Bint Jbeil	7	0.42%			
Marjeyoun	5	0.30%			
Rachaya	5	0.30%			
Bcharre	4	0.24%			
Jezzine	4	0.24%			
Minieh-Dannieh	4	0.24%			
Hermel	3	0.18%			
Total	1 671	100.00%			

Source : Association des Banques au Liban, 2018

Le dynamisme économique, dépend de la politique financière des banques. Les taux d'intérêt ainsi que la distribution sectorielle des crédits bancaires renseignent sur la politique financière des banques. De tout temps, le système bancaire favorise le secteur tertiaire au détriment des secteurs productifs, l'agriculture et l'industrie. L'examen du tableau montre la distribution des crédits bancaires sur les secteurs d'activité. Entre 1974 et 1982, la part des crédits accordés à l'industrie et à l'agriculture représente 21% des crédits alors que celle du secteur tertiaire représentait 52% (Ayoub, 2006). Entre 1983 et 1990, la part des crédits accordés aux secteurs productifs constitue

seulement 13% alors que celle ciblant les activités de services est de 50% (*ibid.*). Entre 1994 et 1999, grâce au programme Kafalat, de soutien aux petites et moyennes entreprises agricoles ou industrielles, les crédits aux secteurs primaire et secondaire atteignent 15% du total des crédits, alors que la part du secteur tertiaire représente 46% alors que celle de l'immobilier fait 21% du total des crédits (*ibid.*). A partir de cette date, les crédits pour l'immobilier font leur entrée sur le marché financier. En 2016, les prêts finançant la construction et l'achat de biens immobiliers, drainent 36.57% du volume des crédits (Association des Banques au Liban, 2017).

Tableau 43 Distribution des prêts bancaires sur les secteurs (milliards de LL)

Secteurs d'activités	2000	2005	2010	2016	2017
Commerces et Services	10 120	11 537	21 046	31 346	32 596
Personnels	5 176	4 206	13 723	29 662	32 034
Construction	2 921	4 027	9 494	17 414	17 209
Industrie	2 738	4 728	6 564	9 517	9 896
Institutions financières	677	1 131	4 927	5 169	5 150
Autres	1 112	1 172	2 036	2 527	2 863
Agriculture	373	344	554	1 146	1 138
Total	23 117	27 145	58 344	96 781	100 886

Source : Banque du Liban et Association des banques au Liban, 2012 et 2017

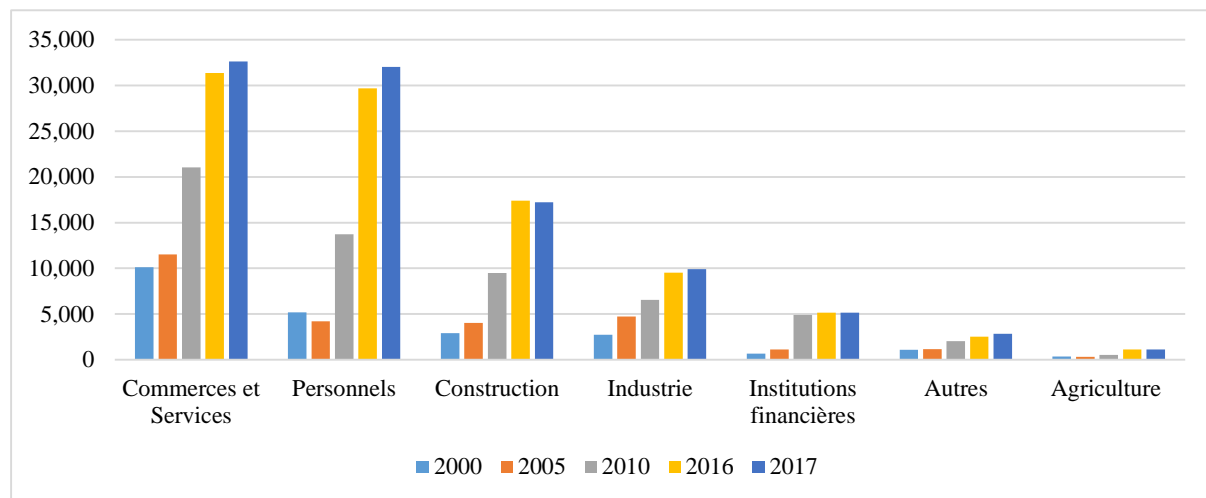
La distribution sectorielle des prêts bancaires entre 2000 et 2017 représentée dans le tableau 43 montre un changement dans la politique financière des banques commerciales. Le total des crédits bancaires accordés au secteur privé passe de 23 117 milliards de livres libanaises à 100 886 milliards de livres libanaises, soit une augmentation de 4.36 fois et une croissance moyenne de 9.05% par an. Cependant, la croissance ne se répartit pas de façon uniforme sur les différents secteurs. Certains connaissent un ralentissement de la croissance, alors que d'autres une accélération. Trois secteurs se taillent 81.12% des crédits accordés au secteur privé. Il s'agit du commerce et services, les prêts personnels et la construction. Les prêts accordés aux commerces et services connaissent un ralentissement. Ils constituent seulement 32.31% de l'ensemble des crédits accordés au secteur privé contre 43.78% en 2000, soit une croissance de 7.12% par an. Par contre, les prêts personnels, destinés au financement de dépenses de consommation¹⁰⁷ représentent 31.75% des crédits en 2017, contre 22% en 2000, soit un taux de croissance de 11.32%. Le troisième secteur

¹⁰⁷ Prêts ayant pour but le financement de l'acquisition de biens immobiliers, mobiliers, de loisirs et même des frais de scolarité, moyennant des taux d'intérêts plus élevés que ceux du marché des affaires,

est celui de la construction dont la part passe de 2 921 milliards de livres libanaises, en 2000, à 17,209 milliards de livres libanaises, en 2017, soit un taux de croissance de 11%.

Ce secteur n'est pas le seul à financer le secteur immobilier. En fait, une partie des crédits personnels va au financement de l'achat de biens immobiliers. En 2017, le cumul des prêts accordés au secteur de production immobilière et de ceux finançant l'achat de biens immobiliers devient 36 611 milliards de livres libanaises, soit 36.29% du total des prêts bancaires privés.

Graphique 5 Distribution sectorielle des crédits bancaires



Le secteur financier contribue à la production et l'expansion de l'espace métropolitain. D'une part, la concentration des banques et surtout de leurs sièges sociaux au niveau de la capitale crée de nouveaux emplois au niveau de l'espace central. Il ne s'agit pas seulement d'emplois bancaires mais aussi d'autres opportunités dans des activités complémentaires et qui répondent à de nouveaux besoins. Ainsi, une nouvelle offre immobilière contribue à la densification et l'étalement de l'espace métropolitain renforçant les disparités territoriales. De plus, cette activité génère des flux supplémentaires vers la capitale et sa proche banlieue tout en contribuant à exacerber la congestion métropolitaine.

En parallèle, la politique financière des banques commerciales, favorisant la promotion immobilière, laisse son empreinte sur l'espace métropolitain et produit une offre de bâti à vocation résidentielle et commerciale excédant la demande existante et surtout ne correspondant pas au pouvoir d'achat des libanais.

Pour conclure, cette section montre que la distribution géographique des fonctions économiques supérieures renforce le rôle de la capitale et de son aire métropolitaine. Ce qui crée des disparités régionales opposant la métropole au reste du territoire. Par ailleurs, la concentration de ces fonctions au niveau de la métropole est derrière son attractivité résidentielle et l'accroissement des flux migratoires quotidiens.

3. Un dynamisme immobilier métropolitain : logiques financiarisées

Dans un troisième temps, la thèse questionne le dynamisme immobilier et son rôle dans la production de l'espace métropolitain. Ensuite, la recherche interroge le dynamisme commercial, ouvert plutôt à la mondialisation, avec la grande invasion du territoire, surtout métropolitain, par les grands centres commerciaux et les enseignes internationales.

Le processus de métropolisation est, non seulement, la résultante d'une croissance démographique, mais aussi, d'autres facteurs liés aux logiques immobilières. Le dynamisme immobilier est indissociable des logiques financières. Aux Etats-Unis, le lien entre le marché immobilier et la finance remonte aux années 60 du siècle passé, avec la création de marchés secondaires, alloués aux classes moyennes (Weber, 2010). Il faut attendre la titrisation immobilière dans les années 80, suite à la crise boursière, pour que les liens entre les deux marchés se renforcent (Theurillat, 2011). Depuis, les établissements financiers diversifient leurs portefeuilles : ils élargissent leur champ d'intervention et investissent dans de grands projets immobiliers et d'infrastructure directement liés à la production urbaine (David & Halbert, 2010) ; (Theurillat, 2011). Instaurant de nouvelles logiques d'investissement, les acteurs financiers cherchent à minimiser le risque et maximiser du rendement. Fortement dépendant des politiques financières, le comportement des acteurs s'inscrit alors dans une logique spéculative sur la valeur future des biens immobiliers (LeGoix, 2014).

Jusqu'à la moitié des années 90 du XX^{ème} siècle, la promotion immobilière est restée entre les mains des propriétaires fonciers. Avec un recours limité aux prêts bancaires, le financement de l'industrie du bâtiment était assuré principalement par l'épargne et la rente. A partir de cette date,

les nouvelles logiques financières, ouvertes au marché du construit urbain, entraînent de nouvelles dynamiques immobilières, plutôt spéculatives. Ce qui crée et renforce les liens entre les politiques financières, le marché immobilier et la transformation spatiale.

L'expansion macrocéphalique de Beyrouth témoigne d'une production immobilière soutenue s'emparant de l'espace tout en transformant les territoires quoique de façon différenciée. L'ampleur de l'offre immobilière, elle-même dépendante des politiques financières produit un espace métropolitain de peuplement qui doté d'un vaste éventail de services, d'équipements et ressources humaines, présentant des formes urbaines diverses et complexes. Ainsi, les promoteurs immobiliers sont des acteurs principaux de l'explosion urbaine. Pour comprendre la logique des investisseurs, il convient d'analyser les logiques immobilières par le prisme du marché du construit urbain. Pour ce faire, l'étude s'articule autour de deux parties. La première aborde l'offre immobilière sous tous ses aspects, la géographie, la fonction, le standing et finalement l'occupation. La deuxième conclut sur les implications des logiques immobilières sur l'espace de Beyrouth.

3.1. Production immobilière financiarisée : concentration métropolitaine

A ce niveau de l'analyse, la production immobilière est étudiée à partir des permis de construire¹⁰⁸. Au Liban, la production immobilière ainsi que la demande sont fortement dépendantes de la politique financière. L'étude de distribution des permis de construire entre 2009 et 2017 (tableau 44) montre qu'entre 2009 et 2017, l'ordre octroie 57 654 permis, d'une surface totale de 88 309 362 m², se répartissant sur l'ensemble du territoire libanais. La métropole polarise 26 366 permis, soit 45.73% du total des permis accordés, avec une surface de 61 715 346 m², soit 69.88% du total. En moyenne, la surface par projet pour l'ensemble du Liban est de 1 531.71 m², alors que cette dernière passe à 2 340 m² au niveau de la métropole.

Toutefois, l'activité immobilière n'est pas uniforme durant ces huit années, où le marché immobilier connaît des périodes de boom et de déclin, fortement corrélées aux politiques financières et la géopolitique. Entre 2006 et 2010, l'assouplissement des conditions d'accès au financement, conjugué à la croissance des transferts diasporiques et étrangers, induisent un

¹⁰⁸ L'analyse s'intéresse aux permis délivrés par l'ordre des ingénieurs et des architectes de Beyrouth délivrés entre janvier 2009 et juillet 2017. Faute de données détaillées, les permis délivrés par l'ordre des ingénieurs et des architectes de Tripoli ne sont pas étudiés dans le cadre de cette analyse.

accroissement des investissements immobiliers conjugué à une augmentation de la demande. Le marché affiche un dynamisme assez soutenu, se matérialisant par une croissance des surfaces de plancher, des transactions de vente et des prix. Les permis de construire suivent la même tendance : 2010 constitue une année record, avec 7 953 permis de construire et une surface totale de 13 786 616 m², répartis sur l'ensemble du territoire libanais, et, 4 220 permis d'une surface de 10 584 116 m² au niveau de la métropole. La taille moyenne par projet devient de 1 734 m² et de 2 508m² respectivement.

Le début des hostilités en Syrie, en 2011, et la chute des prix pétroliers, à partir de 2014, se reflètent négativement sur le volume des transferts en provenance de l'étranger, et par conséquent, sur la demande et le volume des transactions immobilières. Après un dynamisme dans la promotion immobilière, une récession commence à se faire sentir, affectant le volume des permis de construire ainsi que les surfaces. En 2016, l'ordre des ingénieurs et des architectes de Beyrouth accorde 6 107 permis d'une surface de plancher de 8 060 808 m² au Liban dont 1 339 projets de 3 062 045m² se trouvent dans la métropole.

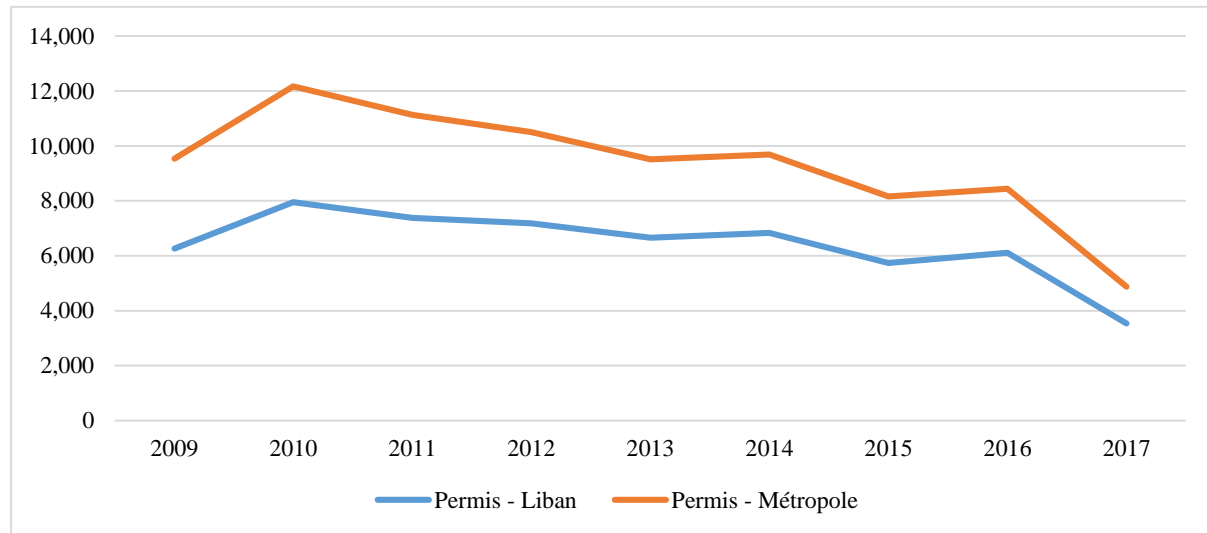
Tableau 44 Distribution des permis de construire entre 2009 et 2017

Année	Liban		Métropoles	
	Surface	Permis	Surface	Permis
2009	9 954 656.00	6 266	7 675 376.00	3 274.00
2010	13 786 616.00	7 953	10 584 116.00	4 220.00
2011	12 945 904.00	7 384	9 636 031.00	3 746.00
2012	10 949 823.00	7 177	7 511 208.00	3 325.00
2013	9 241 716.00	6 664	6 253 021.00	2 843.00
2014	9 703 184.00	6 829	6 437 298.00	2 862.00
2015	8 599 137.00	5 741	5 448 741.00	2 426.00
2016	8 060 808.00	6 107	5 107 510.00	2 331.00
2017	5 067 518.00	3 533	3 062 045.00	1 339.00
Total	88 309 362.00	57 654	61 715 346.00	26 366.00

Source : Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth, 2017

La crise se reflète aussi sur la taille moyenne par projet qui devient respectivement 1 339 m² et 2 286 m². La capitale est particulièrement affectée par la crise. Les surfaces octroyées passent de 1 334 656 m², en 2010, à 396 000 m² en 2016, soit une baisse de 29.67%.

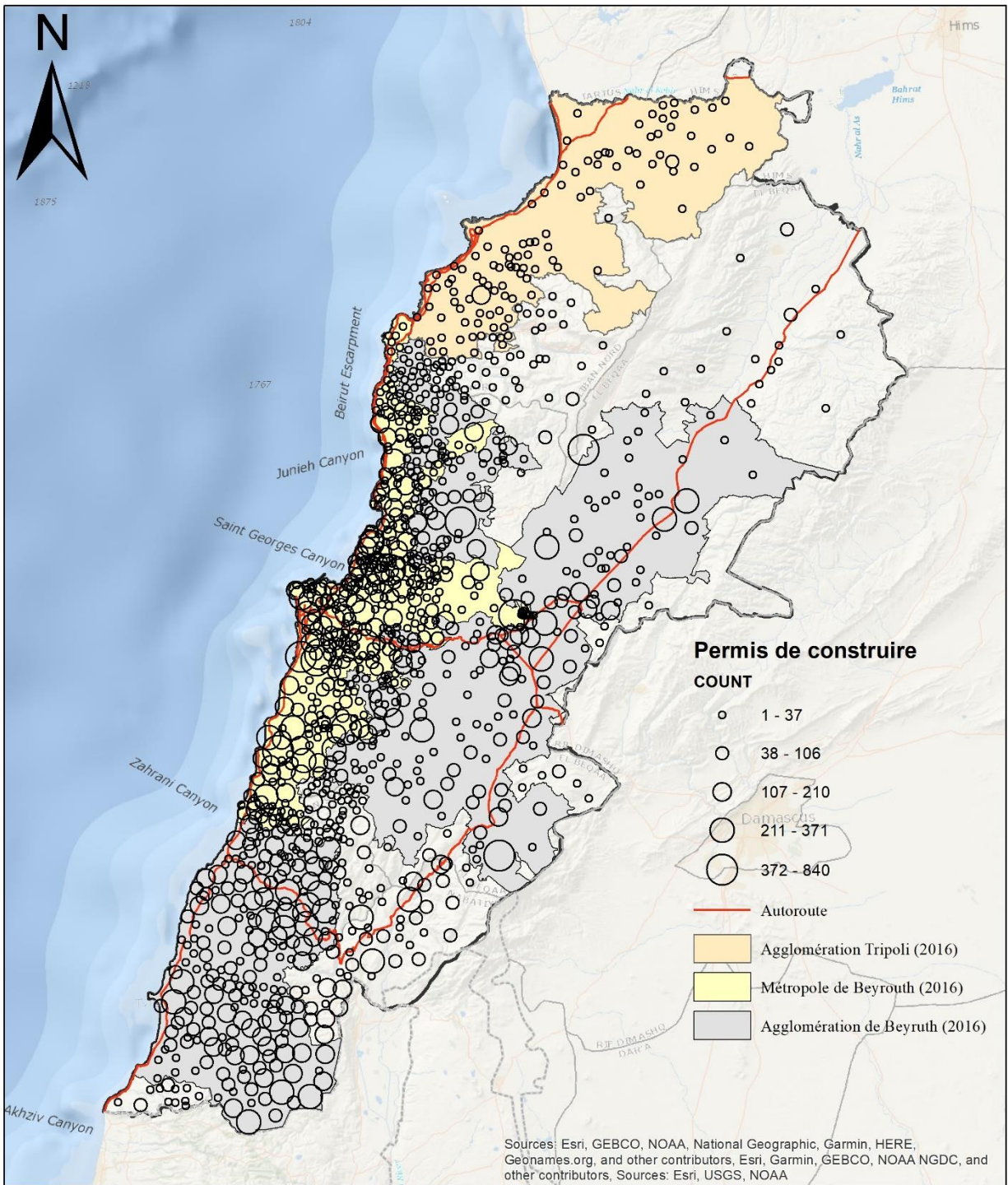
Graphique 6 Permis de construire / Liban - Métropole



Source : *Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth, 2017*

Plus tard en 2018, la politique de durcissement des conditions d'accès au crédit, adoptée par la banque centrale et les banques commerciales au Liban, aggrave encore plus la situation, car elle affecte cette fois-ci, surtout la demande résidente au pouvoir d'achat limité et moyen. La dégradation du secteur immobilier entraîne une baisse vertigineuse des permis de construire. Néanmoins, les mises en vente, restant supérieures à la demande, se traduisent par un accroissement du stock immobilier neuf invendus, un risque de banqueroute de compagnies immobilières et un danger d'effondrement de l'économie libanaise. En dépit de l'abondance de l'offre et du recul de la demande, l'élasticité des prix à la baisse reste limitée tout en favorisant la formation d'une bulle immobilière.

Carte61 Distribution des permis de construire au Liban entre 2009 et 2017



<p>Permis de construire au Liban 2009 - 2017</p>	<p>Source: <i>Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth</i></p> <p>0 4.5 9 18 27 36 Miles</p>
--	---

3.2. Géographie de la production immobilière

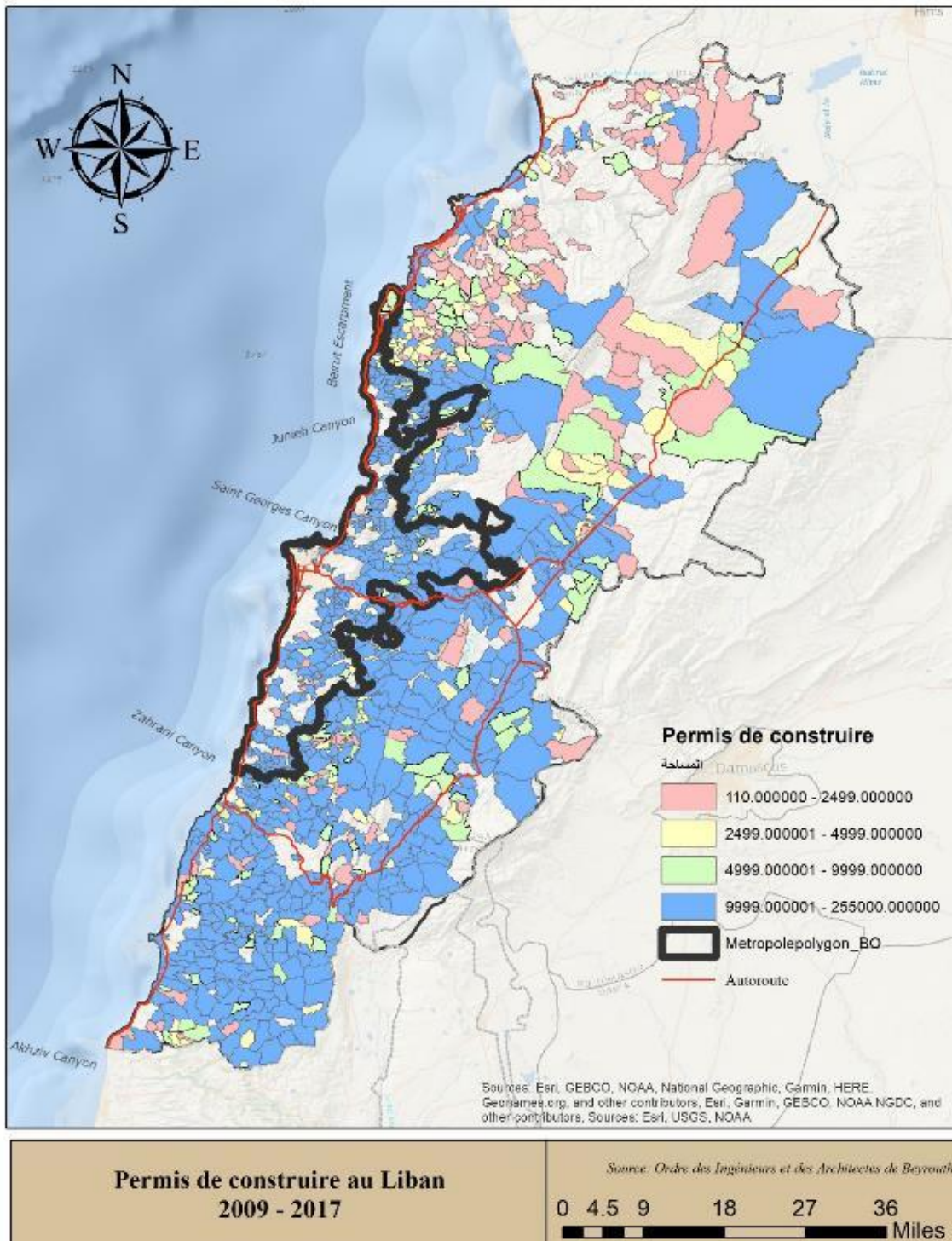
La géographie des investissements immobilier confirme le processus de métropolisation. La Carte 61 montre une concentration des projets les plus importants au niveau de la capitale, la première et la deuxième couronne, le long de la bande côtière et au niveau des villes principales.

Beyrouth (21.26 Km²) et le Mont-Liban (1 972. 55 Km²), constituant ensemble environ 19% de la surface totale du Liban, polarisent 66.92% de la surface du construit urbain et 45.86% des permis. La métropole, s'étalant sur une surface de 1 128.45 km², soit 11% de la surface du territoire, concentrent 69.90% de l'ensemble des surfaces de plancher octroyées et 45.76% des projets.

A l'échelle nationale, sur un total de 57 654 permis, 717, soit 1.24% des permis, représentent de grands projets de plus de 10 000 m² et occupent une surface de 14 624 486 m², 16.56% du total des surfaces consenties. 1662 permis octroyés, soit 2.88% du total des permis, représentent des projets, compris entre 5 000 et 9 999 m², et occupent une surface de 11 284 921 m², soit 12.78% du total des surfaces accordées. 598 permis, 1.04% du total des permis, représentent des projets, compris entre 2 500 et 4 999 m² et occupent une superficie de 20 240 644 m², 22.92% du total. 54 677 permis, 94.84% du total des permis, représentent des projets inférieurs à 2 500 m² et de surface totale de 42 159 311 m², soit 47.74% du total des surfaces.

A l'échelle de la métropole, 656 projets, soit 2.49% du total, représentent des projets de plus de 10 000 m² et occupent 13 604 585 m², soit 22.04% de la surface totale des permis métropolitains. De ces 656 projets, 629 se trouvent à Beyrouth et au Mont-Liban et forment une superficie de 13 227 763 m², soit 23.88% de la surface de l'ensemble des permis au niveau de ces deux mohafazats. 1 457 permis octroyés, soit 5.52% du total des permis, représentent des projets, compris entre 5 000 et 9 999 m², et occupent une surface de 9 876 010 m², soit 16.00% du total des surfaces accordées. 489 permis, 1.85% du total des permis, représentent des projets, compris entre 2 500 et 4 999 m² et occupent une superficie de 16 595 367 m², 26.88% du total. 23 781 permis, 90.14% du total des permis, représentent des projets inférieurs à 2 500 m² et de surface totale de 21 652 871 m², soit 35.08% du total des surfaces.

Carte62 Distribution des permis par taille



3.2.1. L'usage du bâti

L'immobilier résidentiel et d'entreprise dominant le marché du construit urbain.

D'après le tableau 45, 2 246 permis ont pour but la construction d'édifices à usage commercial, soit 3.90% du total des permis. La surface consacrée à ce type d'exploitation est de 6 114 920 m², soit 6.93% du total. La proportion des investissements dans l'immobilier d'entreprise passe à 7.90% de l'ensemble de construction au niveau de la métropole. Néanmoins, la part de cette exploitation ne se répartit pas de la même façon sur les cazas et les localités métropolitaines. Plus que 61.31% de l'ensemble de cette activité se concentre principalement au niveau de la capitale et de sa proche banlieue. 15.35% des surfaces de plancher à Beyrouth concerne l'immobilier d'entreprise, alors qu'elle atteint 14.91% à Baabda et 31.05% au Metn.

Tableau 45 Distribution des permis selon la fonction du bâti

Fonction	Liban		Métropole	
	Surface (m ²)	Nombre	Surface (m ²)	Nombre
Mixte	57 185 409.00	29 853.00	41 766 496.00	16 992.00
Résidence	17 613 514.00	22 637.00	9 618 598.00	6 538.00
Commerce	6 114 920.00	2 246.00	4 878 289.00	1 136.00
Agriculture	2 572 264.00	1 121.00	1 674 580.00	596.00
Equipement	1 804 373.00	638.00	1 267 140.00	276.00
Tourisme	1 127 443.00	276.00	874 936.00	223.00
Divers	982 292.00	337.00	903 346.00	275.00
Industrie	664 374.00	428.00	531 887.00	254.00
Lieu de culte	244 764.00	118.00	200 074.00	76.00
Total	88 309 353.00	57 654.00	61 715 346.00	26 366.00

Source : Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth, 2017

Tableau 46 Production immobilière résidentielle et mixte au niveau de la métropole

Caza	Bâtiments	Surface	Taille/projet	PCT bâtiments	PCT Surfaces
Aley	4 094	8 852 893	2 162.41	17.40%	17.23%
Baabda	2 375	6 700 806	2 821.39	10.09%	13.04%
Batroun	78	111 486	1 429.31	0.33%	0.22%
Beyrouth	905	5 321 565	5 880.18	3.85%	10.36%
Chouf	4 540	6 424 272	1 415.04	19.29%	12.50%
Jbeil	2 040	2 544 667	1 247.39	8.67%	4.95%
Jezzine	361	362 703	1 004.72	1.53%	0.71%
Kesrouan	2 436	4 950 714	2 032.31	10.35%	9.63%
Metn	4 014	11 184 882	2 786.47	17.06%	21.77%
Saida	1 167	2 328 758	1 995.51	4.96%	4.53%
Zahle	1 520	2 602 348	1 712.07	6.46%	5.06%
Total	23 530	51 385 094	2 183.81	100.00%	100.00%

Source : *Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth, 2017*

A l'échelle du Liban, les permis pour bâtiments à usage mixte¹⁰⁹ s'élèvent à 29 853, soit 51.77% du total des projets. Leur surface de plancher est de 57 185 409 m², soit 64.75% de la superficie totale. Le nombre total de bâtiments à vocation résidentielle est de 22 637, 39.26% du total des permis. La superficie des espaces consacrés à cet usage est de 17 613 514 m², soit 19.95% de l'aire totale. A l'échelle de la métropole, les permis pour bâtiments à usage mixte s'élèvent à 16 992, soit 64.45% du total des projets. Leur surface de plancher est de 57 185 409 m², soit 64.75% de la superficie totale. Le nombre total de bâtiments à vocation résidentielle est de 6 538, 24.80%. La superficie des espaces consacrés à cet usage est de 9 618 598 m², soit 15.59% de l'aire totale. 1 136 permis ont pour but la construction d'édifices à usage commercial, 4.31% du total des permis. La surface consacrée à ce type d'exploitation est de 4 878 000 m², soit 7.90% du total. A l'inverse de l'immobilier d'entreprise, la dynamique de distribution géographique des bâtiments à usage résidentiel et mixte (tableau 46) sur les quartiers de la métropole annonce une périurbanisation résidentielle. La saturation de l'espace beyrouthin, où le prix du mètre carré est le plus élevé¹¹⁰ oriente la production résidentielle vers de nouveaux espaces où le prix du foncier et de l'immobilier est plus abordable. En dépit de la taille des projets, 3.85% seulement des bâtiments résidentiels se trouvent à Beyrouth. Il s'agit de bâtiments de haut-standing¹¹¹. Cette dynamique prend de l'ampleur en dehors de la capitale où il est possible de produire de l'immobilier moins cher. Il s'agit

¹⁰⁹ Bâtiments résidentiels avec des commerces aux rez-de-chaussée

¹¹⁰ Ce facteur sera étudié dans une section ultérieure de ce chapitre

¹¹¹ Certains bâtiments haut-standing de la capitale et qui sont vides sont utilisées pour les expositions internationales

notamment des quartiers de Chouf 19.29%, Aley 17.40%, Metn 17.06%, Kesrouan 10.35%, Baabda 10.09% et jbeil 8.67%. Il est à noter, qu'au fur et à mesure que les investissements s'éloignent de la capitale, la taille des projets baisse, il en est de même pour leur standing, car la dynamique est à l'offre d'espaces résidentiels à des prix plus abordables

3.2.2. La hauteur du bâti : une métropole avec une silhouette changeante

La typologie des bâtiments à usage résidentiel varie entre les immeubles et l'habitat pavillonnaire. Au niveau de Beyrouth et de sa proche banlieue, il s'agit principalement d'immeubles, avec une tendance à la verticalité transformant la silhouette de la ville. A Beyrouth, les immeubles élevés viennent la plupart du temps remplacer les anciennes demeures, sinon ils figent le patrimoine architectural de la ville. Très souvent, les promoteurs recourent au remembrement de plusieurs parcelles pour construire des tours. Au niveau de la périphérie éloignée et la montagne, où le tissu urbain est moins dense, les immeubles à usage résidentiel ou mixte côtoient l'habitat pavillonnaire qui se fait de plus en plus rare, sauf pour les projets de construction individuels et les maisons de campagne traditionnelles. Par contre, au niveau de ces espaces, les gated-communities font leur entrée et se multiplient sur la scène de la promotion immobilière.

Tableau 47 Distribution des permis selon l'élévation du bâti

Caza	<30m	>30m	Total	PCT>30m
Aley	4 320	18	4 338	1.25%
Baabda	2 284	356	2 640	24.81%
Batroun	94	0	94	0.00%
Beyrouth	277	796	1 073	55.47%
Metn	4 535	261	4 796	18.19%
Chouf	4 829	0	4 829	0.00%
Jbeil	2 339	0	2 339	0.00%
Jezzine	370	0	370	0.00%
Kesrouan	2 755	4	2 759	0.28%
Saida	1 325	0	1 325	0.00%
Zahleh	1 820	0	1 820	0.00%
Total	24 948	1 435	26 383	100.00%

Source : Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth, 2017

A ce titre, le tableau 47 montre que 1 435 permis concernent des bâtiments de plus de 30 mètres de hauteur se concentrant au niveau de la capitale et la première et la deuxième couronne : Beyrouth (55.47%), Baabda (24.81%), Metn (18.19%)

3.2.3. Le prix de l'immobilier

Le processus de métropolisation laisse son impact sur les prix du construit urbain. Ces derniers augmentent et atteignent un pic au niveau de la capitale et de sa proche banlieue. A ce niveau de la métropole, l'immobilier offert est plutôt de haut standing¹¹² au niveau de la capitale ; la surface par appartement dépasse 200 mètres carrés. Il est à noter que la proportion d'espaces résidentiels de haut standing atteint 40% à Beyrouth, selon les permis de construire délivrés par l'ordre des ingénieurs et des architectes de Beyrouth. Le prix de l'immobilier varie entre 1 850\$, pour l'immobilier ancien dans les quartiers populaires de Beyrouth, et 10 000\$ dans les quartiers les plus chics de la ville, notamment au niveau du centre-ville et du littoral. La moyenne du prix du mètre carré varie entre 3 500\$ et 5 000\$.

Récemment, les promoteurs immobiliers commencent à offrir des appartements de plus petites surfaces (moins de 100 mètres carrés) à Beyrouth.

Tableau 48 Les prix de l'immobilier au niveau de la métropole en 2019

Caza	Prix minimum \$/m2	Prix maximum \$/m2
Aley	1 000	2 000
Baabda	1 200	6 700
Batroun	650	3 400
Beyrouth	1 850	10 000
Metn	750	6 200
Chouf	1 000	2 000
Jbeil	650	3 500
Jezzine	800	900
Kesrouan	1 000	5 600
Saida	680	1 215
Zahleh	750	1 400

Source : sites web des promoteurs immobiliers, 2019

La saturation de l'espace de la capitale et le différentiel de prix fonciers et immobiliers, entre Beyrouth et les zones périphériques éloignées, orientent les investissements immobiliers vers des régions plus éloignées. A ce titre, l'immobilier résidentiel de moyen standing et populaire est disponible en abondance en s'éloignant de la capitale et de ses couronnes, surtout que les

¹¹² Pour éviter toute confusion, la recherche considère comme haut-standing les immeubles et complexes résidentiels portant dans le permis de construire la mention haut-standing. S'ajoute à cette liste les villas et les palais.

complexes résidentiels appartenant aux fondations religieuses se trouvent en dehors de la capitale et sa proche banlieue.

Le tableau 48 montre que les prix varient entre 1 000\$ et 2 000\$, à Aley et les surfaces des résidences varient entre 100m² et 250m². Certains appartements des quartiers chics atteignent 400 m² de surface. La valeur du mètre carré varie entre 1 000\$ et 1 250\$ au sud-est du caza, notamment au niveau de Bchamoun et Aramoun, surtout que ces deux localités constituent la destination de jeunes et de moins jeunes familles ne pouvant pas se payer un logement à Beyrouth ouest ou bien fuyant la densité de peuplement de la banlieue sud. Au niveau de la côte, les prix atteignent 2 000\$/m². Plus haut, à partir de 900 mètres d'altitude, les prix varient entre 1 000\$ et 1 500\$.

A Baabda, les prix varient entre 1 200\$ et 6 500\$ le mètre carré. Au niveau de la première et de la deuxième couronne, il varie entre 1 250\$ et 2 500\$. Dans les quartiers chics, en périphérie de la deuxième couronne à l'est, la valeur immobilière varie entre 3 500\$ et 6 500\$ le mètre carré. En s'éloignant de la capitale vers les hauteurs de Baabda, le prix commence à diminuer et atteint un minimum de 1 200\$. Les appartements varient entre 125m² et 650m². La surface moyenne par appartement est de 225m². La majorité des espaces résidentiels occupent une surface variant entre 200m² et 350m².

Au Metn, le prix du mètre carré est de 750\$ dans les quartiers populaires et atteint un pic de 6 200\$ dans les gated communities. Le prix se situe entre 1 000\$ et 2 000\$ au niveau de la bande côtière. Les prix augmentent en changeant d'altitude et peuvent atteindre jusqu'à 3 500\$ le mètre carré. La surface des unités résidentielles varie entre 100 m² et 800 m² et la surface moyenne par appartement est de 262 m².

En s'éloignant de la capitale, vers Jbeil au nord, le prix du mètre carré est meilleur marché et varie entre 750\$ et 3 500\$. La surface des unités résidentielles varie entre 100 et 300 m².

3.2.4. Implications des dynamiques immobilières sur l'espace

La dynamique du marché immobilier, surtout résidentiel et d'entreprise, renforce le processus de métropolisation et ses enjeux, tels que exposés dans le cadre théorique (Chapitre 02). En fait, les dynamiques immobilières recomposent et transforment l'espace métropolitain tant sur le plan morphologique, fonctionnel, social, environnemental et économique. De ce fait, l'étude des

implications des activités immobilières sur l'espace métropolitain de Beyrouth s'articulent autour de ces quatre prismes d'analyse entremêlés.

L'attractivité résidentielle de la capitale conjuguée à la spéculation, la saturation de l'espace de Beyrouth et l'augmentation des prix fonciers et immobiliers au niveau des quartiers centraux génèrent une croissance urbaine et un processus de métropolisation selon un double processus : la densification aussi bien horizontale que verticale et l'étalement urbain.

La hausse des coefficients d'exploitation au niveau de la capitale incite les promoteurs à réaliser des opérations immobilières d'envergure en vue de maximiser leur profit. L'intérêt porté pour la maximisation des profits amène certains promoteurs à investir dans des projets immobiliers dont la localisation est inappropriée. C'est le cas des bâtiments adjacents à des pôles d'attraction, comme les universités, ou bien le cas de bâtiments construits au niveau de quartiers à caractère patrimonial et qui modifient la morphologie de ces derniers. Par conséquent, entre 2009 et 2018, l'ordre des ingénieurs et des architectes de Beyrouth octroie 658 permis de construire, pour des immeubles, de haut-standing, de plus de 30 mètres de hauteur, à Beyrouth. La surface totale de plancher est de 5 456 662 m². Sur le plan morphologique, la densification verticale, dans un tissu aussi dense que celui de la capitale, entraîne la destruction du patrimoine architectural datant de l'époque ottomane et mandataire, et même des années de l'indépendance, pour être remplacé par des tours. De plus, la présence de tours mettrait plus de pression sur les infrastructures existantes, qui sont de capacité limitée, surtout que les planificateurs n'ont pas prévu une telle croissance et pression démographique lors de la conception. Sur le plan social, l'immobilier offert est en fort décalage avec le pouvoir d'achat des classes moyennes et populaires. Ceci conduit à une perte de la mixité sociale et un processus de gentrification. En réalité, ces types de constructions sont réservées à une minorité de résidents, une partie de la diaspora et les étrangers. Dans ce sens, les dernières statistiques, publiées par l'Agence *Information International*¹¹³ en juillet 2018, montrent que 65 201 personnes et 15 106 compagnies étrangères possèdent plus de 37 millions de mètres carrés au Liban, d'une valeur de 64,4 milliards de livres libanaises. Des non libanais détiennent 6,72% de la surface construite de Beyrouth, 2,57% du *caza* de Baabda, 2,22% du *caza* d'Aley, et 1,18% du *caza* du Metn.

¹¹³ https://monthlymagazine.com/ar-article-desc_4735_644-الليبنانيين-غير-تملكها-عقارات-قيمة-عقارات-غير-الليبنانيين-644

Le manque d'intérêt de la diaspora et des investisseurs étrangers pour le secteur immobilier implique une sous-exploitation de ces unités immobilières. Guillaume Boudisseau (2018), expert immobilier, chez RAMCO¹¹⁴, estime le nombre des appartements invendus, au niveau de Beyrouth municipale, à 3 600.

L'inadéquation de l'offre à la demande et la rigidité dans les politiques financières sont derrière la formation d'une bulle immobilière dont les impacts se manifestent à plusieurs niveaux et plusieurs branches de l'économie. Au niveau du marché immobilier, le stock de biens immobiliers invendus et le gel des opérations de construction dans des projets amorcés avant la crise font craindre l'écroulement d'un secteur vecteur du développement économique au Liban. Ces inquiétudes ne concernent pas uniquement les compagnies immobilières, mais aussi, les activités qui y sont liées comme le commerce de toute sorte de matériaux de construction. Ces activités accusent d'une part, une baisse de leurs chiffres d'affaires, et d'une autre part, un problème de recouvrement de leurs créances conduisant à des problèmes de manque de liquidité, de licenciements, une augmentation du taux de chômage et une récession économique généralisée. Par conséquent, la baisse du volume des transactions immobilières se répercute négativement sur les recettes fiscales des autorités locales et centrales.

Par ailleurs, la destruction du patrimoine architectural, préalablement occupé par des locataires selon l'ancienne loi, appartenant aux classes moyenne et populaire, entraîne des évictions. L'accès à la propriété et plus largement au logement devient problématique pour une part croissante de la population qui se déplace des centres vers les périphéries. La classe démunie, n'ayant pas les moyens d'acquérir des unités résidentielles, migrent vers les quartiers irréguliers formant une ceinture de misère autour de la capitale.

L'exode urbain vers la périphérie, où l'immobilier offert est plus abordable, se manifeste par un étalement urbain et un changement d'échelle. Dans un contexte marqué par un système de planification inefficace, cette recomposition de l'espace métropolitain engendre des implications et des coûts. La dynamique centrifuge, produit une nouvelle réalité socio-spatiale composée d'immeubles résidentiels et mixte, de complexes résidentiels fermés ou gated-communities, de

¹¹⁴ Une des plus grandes compagnies de promotion immobilière au Liban.

grands espaces commerciaux, des zones industrielles, s'étirant le long et autour des grands axes de circulation nord-sud et est-ouest.

L'immobilier d'entreprise, un secteur en développement depuis le début des années 2000, contribue aussi au processus de métropolisation. La prolifération et la distribution des grands investissements en immobilier d'entreprise au niveau de l'aire métropolitaine de Beyrouth conduit à une redistribution des centralités et une mutation fonctionnelle des espaces périphériques. Sur le plan économique, la multiplication des grands investissements en immobilier d'entreprise menace les petites et moyennes activités économiques et les activités créatives. De toute façon, des ateliers, des petits commerces et des bistros, ne pouvant plus payer les loyers, ou acquérir des locaux au niveau de la capitale et de sa proche-banlieue, ont déserté les rues marchandes. Ils sont remplacés par des centres commerciaux, des supermarchés et des franchises. Cette dynamique, qui a commencé dans les années 1990, à la fin de la guerre civile, pèse lourd sur l'économie libanaise, à travers la menace des petites et moyennes activités, pilier du développement économique local. D'autre part, elle menace la vie de quartier et l'identité des quartiers centraux et péri-centraux.

Sur le plan morphologique, la dilatation diffuse provoque un processus de périurbanisation et une mutation de l'usage de l'espace préalablement rural, avec une difficulté de différenciation entre l'urbain et le rural. La mutation spatiale menace les espaces agricoles et naturels. La dissociation entre lieux de résidence, en périphérie, et lieux de travail, à Beyrouth, augmente les flux migratoires pendulaires entre la périphérie et la capitale tout en allongeant les distances parcourues. En l'absence de politiques de transport en commun, ces flux, dépendant de l'usage des véhicules individuels, augmentent la durée du trajet tout en exacerbant les problèmes liés à la congestion. Des conséquences socioéconomiques et environnementales sont associées à l'usage de la voiture privée, à l'allongement des trajets et à la congestion. Il s'agit notamment de coûts supplémentaires de transport, de pressions environnementales, comme la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et visuelles, et les risques d'accidents.

En outre, l'étalement urbain s'accompagne de ségrégations socio-spatiales qui opposent la capitale, aux quartiers irréguliers et aux espaces périphériques. Les dynamiques immobilières, exacerbent la fracture sociale et spatiale au détriment de la mixité sociale. La géographie sociale prend de nouvelles formes, plus éclatée, plus fragmentée et même plus cloisonnée : la classe aisée au niveau de la capitale, la classe moyenne et populaire en banlieue et en périphérie, la classe démunie dans

les quartiers informels et irréguliers. Formant une ceinture de misère autour de la capitale et de ses franges, les quartiers irréguliers posent la question de la cohésion territoriale et de la précarité.

4. Conclusion

L'analyse des dynamiques économiques, combinée à celle des dynamiques spatiales et sociales, montre que Beyrouth dispose des atouts et des défis d'une métropole. Elle devient un lieu de concentration de la population, des emplois, des services et des fonctions économiques supérieures. Le dynamisme économique de Beyrouth renforce son attractivité résidentielle et engendre une croissance spatiale incontrôlée, se matérialisant par un processus de métropolisation.

Compte tenu de ces dynamiques, le processus de métropolisation crée une métropole beyrouthine composée de territoires hétérogènes, complémentaires et même antagonistes. La métropole est un lieu d'accumulation des richesses et des opportunités, mais elle est aussi un lieu de production et de croissance des inégalités et des clivages. Ces disparités ne se manifestent pas seulement à l'échelle de la métropole, mais elles opposent la métropole au reste de l'aire centrale et au reste du pays. Un exercice de délimitation de la métropole ne signifie pas que celle-ci a achevé sa métropolisation. En fait, les limites de la métropole sont floues et variables. Elle peut à tout moment absorber de nouveaux territoires périphériques et les incorporer à son espace. Qu'est-ce qui se passe au niveau des lisières de la métropole beyrouthine ? Il s'agit des territoires, se trouvant à la périphérie de la métropole, qui sont dans l'aire d'influence de celle-ci mais qui n'y appartiennent pas encore. Vu l'ampleur du processus, les opportunités d'emplois limitées, en dehors de la métropole, ces espaces ne résisteront pas longtemps et seront les lieux de résidences des actifs de la métropole. Ce qui aggravera l'étalement urbain et aggravera la problématique de la congestion.

A quel rythme se produira la transformation de lisières ? la transformation aura lieu progressivement. Par contre, celle-ci s'accélérera avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les loyers, pour les baux qui sont antérieurs à 1992. La mise en application de cette loi va permettre aux propriétaires des immeubles anciens de la capitale de récupérer leurs unités résidentielles ou commerciales. Ce qui entraînera des exodes urbains massifs, en provenance de la capitale et de sa proche-banlieue vers ces lisières. A quels sont les territoires les plus disposés à faire partie de la métropole ? Evidemment, ce sont les territoires qui sont situés sur les axes de circulation majeurs les connectant à la capitale.

Chapitre 8 Le système de planification au Liban : des réponses décalées

Le processus de métropolisation entraîne aussi bien des opportunités que des menaces. Des réponses de planification adéquates chercheraient à optimiser les opportunités tout en minimisant les contraintes. En revanche, la faiblesse du système de planification compromet la gestion du processus de métropolisation Beyrouth.

En réalité, les pratiques de planification traditionnelles, la faiblesse de la gouvernance, la centralisation et bien d'autres facteurs qui y sont liés compromettent le contrôle et la maîtrise de la croissance de l'urbanisation. Ceci est le cas du Liban et de sa métropole dont la croissance est inefficacement contrôlée. Plusieurs facteurs creusent le fossé entre la métamorphose urbaine et les pratiques de planification. En dépit de la présence de plusieurs tentatives de planification spatiale stratégique, la planification reste limitée aux pratiques traditionnelles, par le haut ou *top-down*, réglementant l'usage du sol et orientant le développement urbain, à travers l'élaboration d'un code de la construction et d'un zonage. De surcroît, ces facteurs se conjuguent à d'autres qui sont liés à la faiblesse de la gouvernance et la centralisation. S'ajoutent à ceux-ci, la multiplicité des acteurs et des échelles de la planification et le manque d'articulation entre eux combinés à l'absence de l'échelon administratif métropolitain.

Après avoir étudié les recompositions du système urbain libanais et les dynamiques de métropolisation, au niveau des chapitres 5, 6 et 7, le chapitre 8 analyse, dans une perspective critique, les réponses de planification au Liban, et leur capacité à gérer et contenir le processus de métropolisation à Beyrouth. La première section présente un aperçu de l'évolution historique de la planification au Liban. La seconde examine les pratiques de planification et leurs outils. Elle met l'accent sur la divergence entre la théorie et la pratique, à travers l'évaluation de la réalisation des plans, la gestion du développement, l'engagement des acteurs et les échelles. La troisième section examine les enjeux des pratiques de planification spatiale marquées par la complexité et l'incertitude du contexte dans lequel prennent place les réponses de planification. Il s'agit notamment des tensions politiques, des coalitions et des luttes pour contrôler le territoire beyrouthin, de l'instabilité géopolitique, de la faiblesse et de la fragmentation de la gouvernance, de la problématique des échelons administratifs, de la pluralité des acteurs de la planification, en mettant l'accent sur le pouvoir des investisseurs privés, nationaux ou internationaux dans un contexte marqué par le néolibéralisme et la centralisation. La quatrième section dégage les

conséquences et les enjeux d'un processus de métropolisation inefficacement planifié. Des dysfonctionnements se manifestent, d'une part à l'échelle métropolitaine, par la congestion, et d'une autre part, à l'échelle du grand territoire, par un déséquilibre opposant, non seulement, la métropole au reste de son aire centrale et du territoire, mais aussi, la capitale et sa proche banlieue au reste des espaces métropolitains. Finalement, la cinquième section propose des solutions en vue de combler l'écart entre le processus de métropolisation et les réponses de planification et d'atténuer les conséquences des dysfonctionnements.

1. Evolution historique de la planification

Avant d'aborder l'analyse des pratiques de planification au Liban en réponse au processus de métropolisation, il convient de présenter un aperçu synthétique de l'évolution historique des pratiques de planification au Liban. Revenant à Watson (2008), les réponses et systèmes de planification, pour la majorité des pays du Sud, sont hérités des époques coloniales, où les approches de planification étaient adaptées pour convenir aux contextes des pays colonisateurs. Ceci est le cas du Liban et de Beyrouth. Comme déjà mentionné au niveau chapitre 3, les premières approches de planification remontent à la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, époque coloniale ottomane. Durant cette période, les *Tanzimat*, où les réformes inscrivent la ville de Beyrouth dans un processus de modernité et conduisent à la création de la municipalité de Beyrouth¹¹⁵. Désormais, ce nouvel acteur sur la scène de la gouvernance prend part à travers le conseil municipal aux décisions relatives la gestion de la ville. Ainsi, nous assistons à une première forme de participation. Celle-ci est élitiste, octroyant un rôle aux notables de la ville, sans toutefois négliger les intérêts de l'autorité ottomane. Dans une certaine mesure, ceci a contribué à l'émergence du pouvoir politico-sectaire des chefs politiques féodaux. Ceux-ci, héritage de cet époque coloniale, sont de nos jours les décideurs qui contrôlent chacun un territoire. Les pratiques de planification étaient traditionnelles et s'articulaient autour de l'aménagement de l'espace central¹¹⁶, la spécialisation fonctionnelle et les réseaux de transport, routiers et ferroviaires. Dans la même perspective, le mandat français continue ce que les ottomans n'ont pas pu achever. De plus, l'autorité française fait de Beyrouth un laboratoire pour tester approches de planification (Verdeil, 2010). Les municipalités, surtout celle de Beyrouth, continuent à jouer un rôle important dans la gestion

¹¹⁵ Les membres du conseil municipal de Beyrouth étaient les notables de la ville.

¹¹⁶ Qu'ils ont démoli mais n'ont eu le temps d'achever l'aménagement.

urbaine jusqu'à la proclamation du Grand Liban en 1929 et la création d'un conseil des ministres et des administrations publiques (*ibid.*). Depuis l'approche de planification devient centralisée et continue à l'être jusqu'à nos jours. Quant aux pratiques de planification, elles sont restées traditionnelles et partiellement mises en œuvre.

2. Les pratiques et les outils de planification : quelles réponses face aux changements et défis ?

La métropolisation confronte les espaces urbains à des défis et des bouleversements complexes requérant une réforme dans la production et la gestion de l'espace. Il s'agit bien, comme l'indique Davoudi (2006), d'une évolution dans les pratiques de planification, de plans traditionnels descriptifs, vers des stratégies plus analytiques, tenant compte des dimensions socioéconomiques, dans le but d'élaborer une vision de villes. Dans ce sens, Healey (1997c) met l'accent sur la nécessité de considérer l'espace dans toutes ses complexités. Pour cette même auteure, l'espace urbain n'est plus comme un simple récipient, mais il se compose d'une multitude de nœuds et de réseaux, de lieux et de flux, dans lequel des relations, des activités et des valeurs coexistent, interagissent, se combinent, s'opposent et génèrent des synergies.

La présente section évalue les réponses de planification au Liban et leur capacité à gérer et maîtriser la complexité du processus de métropolisation. Elle examine et questionne les approches des pratiques de planification spatiale, leur élaboration, l'engagement des acteurs, les échelles d'intervention et discute finalement les limites des plans ainsi que les défis auxquels font face les praticiens.

2.1. Les pratiques de planification traditionnelle

Au Liban, les pratiques de planification spatiale, les plus courantes, se fondent sur l'approche traditionnelle de l'urbanisme de plan, vertical et centralisé. Les réponses de planification traditionnelle se pratiquent à deux échelles : nationale et locale. Un troisième niveau de planification intermédiaire est l'échelle sectorielle.

A l'échelle nationale, l'absence de documents de planification, impose aux autorités publiques libanaises d'intervenir en matière d'urbanisme à travers l'élaboration du SDATL. Initié par le Conseil de Développement et de Reconstruction (CDR), en 2002, le SDATL se fixe trois objectifs :

l'unité territoriale, la rationalisation dans les dépenses et le développement territorial équilibré (Dar & IAURIF, 2004). Ce document de planification basculant entre le modèle traditionnel et stratégique, est plutôt traditionnel. En dépit des ambitions, le SDATL s'est limité à des orientations d'ordre général opposables à l'administration (Lamy & Ibrahim, 2014). En outre, quoique représentant le document de référence à l'échelle nationale, plusieurs facteurs détaillés dans la section qui suit, décalent cette réponse de planification de la grande transformation urbaine.

Théoriquement, deux types de pratiques de planification traditionnelles caractérisent l'intervention à l'échelle locale : les plans et règlements d'urbanisme directeurs et les plans et règlements d'urbanisme détaillés. Dans les faits, seuls les plans et règlement d'urbanisme détaillés, connus sous l'appellation les schémas directeurs détaillés, sont élaborés et mis en œuvre.

Se pratiquant à échelle locale, et ayant pour objectifs la régulation de l'usage des sols et l'orientation du développement urbain, l'approche traditionnelle bureaucratique se caractérise par sa démarche *top-down*. Le processus décisionnel se limite aux représentants de la Direction Générale de l'Urbanisme (DGU), le Conseil Supérieur de l'Urbanisme (CSU), le ministère des Travaux Publics et des Transports, les élus municipaux et les planificateurs sans élargir les arènes de dialogue et de participation vers les acteurs privés et la société civile.

2.1.1. SDATL : un grand décalage entre les ambitions et les faits

Le SDATL est un document de référence, théoriquement global, se fixant des objectifs, inspirés de la Constitution Libanaise et s'articulant autour du développement urbain durable. Ainsi, le rapport se construit autour des finalités suivantes : l'unité nationale, la rationalisation dans l'exploitation des ressources naturelles, le développement territorial équilibré, la diminution des charges et de la dette publique, la productivité et la croissance économique, l'amélioration des conditions sociales, la préservation du patrimoine naturel et historique. La réalisation et l'élaboration du SDATL se fonde sur un portrait de la réalité actuelle et des défis du futur servant à identifier des choix fondamentaux à la définition des orientations du SDATL ainsi que les principes de l'usage des sols.

A. Orientations du SDATL

La confrontation entre la réalité et les défis permet de cerner les choix fondamentaux du SDATL, servant d'assise pour la définition des lignes directrices du schéma d'aménagement. Les orientations du SDATL sont définies autour de huit lignes directrices :

- Structuration du territoire autour des pôles urbains principaux ;
- Association des régions au développement économique national ;
- Distribution géographique équitable des équipements publics ;
- Développement d'un réseau de transports performant ;
- Promotion du développement urbain de qualité respectant les particularités de chacune des régions ;
- Mise en valeur des ressources naturelles du pays ;
- Exploitation durable de l'eau
- Solutions au problème des déchets, des carrières et des réseaux d'assainissement.

B. Prescriptions et directives du SDATL

A la fin, le rapport définit les principes de l'usage des sols tout en tenant compte des atouts et des contraintes. Ces principes d'utilisation de l'espace constituent un cadre de référence dans l'élaboration, aussi bien, des plans directeurs et détaillés, que des politiques sectorielles. De ce fait, les autorités concernées sont dans l'obligation de tenir compte des directives du SDATL lors de l'élaboration de tout plan d'urbanisme (Lamy & Yazigi, 2017). Les prescriptions SDATL se construisent autour de la vocation des sols, les contraintes et les atouts.

C. Les vocations générales des sols

Les vocations générales des sols se répartissent en quatre zones : urbaine, rurale mixte, rurale agricole et naturelle. Les zones urbaines correspondent au périmètre des grandes agglomérations du pays, comme l'aire urbaine centrale de Beyrouth, Jbeil, Tripoli, Saida, Sour, Zahleh, Baalbek et Nabatiyeh, regroupant les deux tiers de la population résidente et les activités tertiaires et industrielles les plus importantes (Dar & IAURIF, 2004). Pour ces zones, seule l'exploitation des carrières n'est pas autorisée et les industries dangereuses devraient s'implanter dans des zones industrielles, séparées des zones d'habitation, par des zones tampons d'industries non polluantes

ou d'espaces verts. La planification de ces espaces devrait tenir compte de l'ordre, de la fonctionnalité, la qualité urbaine, les espaces publics et verts ainsi que des points de vues privilégiés.

Les zones agricoles sont identifiées selon les critères de la qualité des sols et la possibilité d'irrigation. Au niveau de ces espaces, seules l'agriculture et les implantations à usage agricole ou agroalimentaire sont autorisées, alors que le développement urbain devrait en être éloigné.

Les zones rurales mixtes sont constituées d'un ensemble de petits villages et de petites villes dotés de terrains agricoles et d'espace naturels à protéger. Les directives du SDATL, pour ces espaces, consistent à limiter le développement urbain au périmètre de ces villes et villages. En dehors de ce périmètre, le SDATL soumet la croissance urbaine à des règlements restrictifs lors de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme avec des dérogations plus laxiste vis-à-vis des activités économiques.

Les zones naturelles sont composées montagnes de plus de 1 900 mètres d'altitude, le corridor des Cèdres, les vallées, les forêts de qualité et autres zones de continuité écologiques. Les directives du SDATL prévoient la protection de ces espaces à travers des mesures de sauvegarde.

D. Les atouts

Les atouts territoriaux sont considérés comme un capital qu'il est nécessaire de sauvegarder et de mettre en valeur. Ces avantages se déclinent en atouts paysagers, patrimoniaux et littoraux. L'utilisation des sols dans les secteurs dotés d'atouts paysagers devrait prendre en considération la nécessité de préservation, à travers des règlements stricts régissant les constructions. Par ailleurs, la protection des sites historiques et naturels est obligatoire dans les plans locaux d'urbanisme. Ceux-ci devraient définir des périmètres de protection et de mise en valeur de ces espaces. Il s'agit en principe d'un périmètre de 500 mètres de protection autour des sites historiques et naturels.

E. Les contraintes

Le SDATL prévoit des dispositions d'aménagement relatives à la prévention des risques d'inondation, de glissement de terrains et de pollution des eaux. Ces directives dépendent de la nature du risque. Elles vont d'une adaptation du code de la construction au risque dans certains espaces, jusqu'à l'interdiction des constructions dans des périmètres à haut risque.

F. Limites du SDATL

Quoiqu'étant le document de référence à l'échelle nationale et bien que cet outil de planification constitue une première dans l'histoire de la planification au Liban, il s'inscrit dans le cadre de la planification spatiale traditionnelle pour plusieurs raisons.

Ce document de référence statique, jamais révisé jusqu'à la date de rédaction de la thèse, est obsolète de naissance. En effet, Initié par le CDR, en 2002, utilisant les données cartographiques de 1998, le rapport final est remis en 2004. Il a fallu attendre juin 2009 pour que le SDATL soit approuvé et entré en vigueur. Ainsi, le SDATL est fortement décalé par rapport aux grands bouleversements territoriaux, économiques, sociologiques et environnementaux qui se sont produits depuis 1998.

Le SDATL se fixe des objectifs de développement urbain durable. Néanmoins, il dresse un portrait territorial général, au lieu d'un diagnostic aboutissant à des orientations générales et à la formulation d'une vision se déclinant en plans d'action et un calendrier de travail. Dans ce sens, le SDATL constitue plutôt un document national prescriptif d'urbanisme de plan¹¹⁷, plutôt qu'un document global d'urbanisme de projet. De plus, le SDATL constitue une initiative centralisée par le haut, plutôt qu'une approche de planification bottom-up sollicitant la participation des différentes parties prenantes. Finalement, le rapport implique les gouvernements locaux et les administrations publiques dans la mise en œuvre des directives du SDATL, sans toutefois prévoir une amélioration de la gouvernance.

¹¹⁷ S'intéressant à la régulation du développement urbain

2.1.2. Les plans et règlements d'urbanisme directeurs¹¹⁸

Obligatoires pour les chefs-lieux des cazas et des mohafazats, des centres de villégiature et d'estivage ainsi que les sites classés, les plans et règlements directeurs sont facultatifs pour le reste du territoire libanais (Lamy & Ibrahim, 2014). Ces plans constituant des documents de référence à l'échelle locale, se fixent des objectifs de définition, des modes d'utilisation des sols, d'un plan d'aménagement pour une zone d'étude et ses extensions tout en identifiant les orientations essentielles, de maintien d'un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces naturels et agricoles. En outre, les plans directeurs identifient la localisation des équipements publics, les sites consacrés aux infrastructures et les zones industrielles tout en élaborant un plan pour les transports dans la zone d'étude. Le seul plan directeur qui est en vigueur est celui du centre-ville de Beyrouth. Aucun espace, en dehors de ce périmètre, n'a fait l'objet d'un plan directeur.

Comme tous les outils de planification traditionnelle, les plans directeurs constituent une initiative verticale, très centralisée, engageant en plus des experts de la ville des acteurs de la sphère publique.

2.1.3. Les plans et règlements d'urbanisme détaillés

En l'absence de plans directeurs, les plans détaillés constituent les outils de planification à l'échelle locale les plus courants. Comme pour les plans directeurs, la mise en place de plans détaillés est obligatoire, seulement, pour les chefs-lieux des mohafazats et des cazas, les communes d'estivage, de villégiature ou historiques ou toute autre commune sur proposition du ministère des Travaux Publics et des Transports et après avis du Conseil Supérieur de l'Urbanisme (CSU). Pour les autres communes, l'établissement de schémas détaillés reste facultatif. Pour cette raison, 15% à 20 % du territoire libanais est réglementé alors que le reste ne l'est pas.

Quels sont les périmètres d'étude que peuvent couvrir les plans détaillés ? Il est vrai que ces réponses de planification se pratiquent à l'échelle locale. Cependant, les périmètres des zones d'étude, peuvent couvrir seulement certains secteurs de la commune ou bien aller au-delà des limites administratives de celles-ci pour en couvrir d'autres. Certains plans ciblent une zone d'étude

¹¹⁸ Dans cette partie concernant la planification traditionnelle à l'échelle locale, la thèse se réfère principalement à Lamy 2017.

couvrant des parties de communes limitrophes : c'est le cas du plan détaillé des communes appartenant à la banlieue de Beyrouth.

Qui sont les acteurs engagés dans cette démarche ? La démarche de planification locale de plans détaillés implique, outre les experts de la ville, des acteurs de la sphère locale, la municipalité ou les municipalités, la Direction Générale de l'Urbanisme (DGU), le Conseil Supérieur de l'Urbanisme (CSU), le Ministère de Travaux Publics et des Transports, ainsi que le Conseil des Ministres et le Parlement à la fin.

A. Procédure d'élaboration de plans détaillés d'urbanisme

Il n'existe aucun texte de loi régissant la méthodologie d'élaboration des plans détaillés. Ce sont les cahiers des charges, dans le cadre des contrats signés entre la DGU et les consultants, qui définissent la méthodologie d'élaboration des schémas détaillés. De plus, l'établissement de schémas détaillés doit répondre à deux exigences. La première consiste à tenir compte des résultats de l'évaluation environnementale conduite à cet effet. La deuxième consiste à veiller à la compatibilité du plan avec les prescriptions et les directives du SDATL, et ce depuis l'approbation de ce dernier en 2009.

Plusieurs étapes caractérisent la démarche d'élaboration de plans détaillés. Sur proposition du ministère des Travaux Publics et des Transports et après avis du CSU, le périmètre d'intervention est mis sous étude par le conseil des ministres pour une période d'un an renouvelable seulement une fois. Durant cette période aucun permis de construire, de lotir ou autres est octroyé alors que permis de rénovation et de maintien requièrent l'approbation du directeur général de l'urbanisme.

Ensuite, l'élaboration du plan consiste à dresser un état des lieux du périmètre d'étude se basant sur une enquête plus ou moins exhaustive, sur les caractéristiques démographiques, économiques, des équipements publics, agricoles le cas échéant, pluviométriques et géologiques, et finalement sur les infrastructures de transports. Le produit final est un règlement comportant une partie graphique concernant le zonage, une partie écrite concernant les conditions générales et spécifiques et un tableau représentant un code de la construction. Celui-ci illustre les coefficients d'exploitation au sol et totale, les reculs, les gabarits, la hauteur et les dimensions surtout minimale des parcelles.

B. Limites des plans détaillés

Comme tout plan d'urbanisme s'inscrivant dans une perspective d'urbanisme de plan, les schémas détaillés constituent des approches de planification dont les objectifs se limitent à la régulation de l'usage des sols (à travers le zoning) et l'orientation du développement urbain (à travers le code de la construction). La dimension socioéconomique n'existe pas dans ce genre de plans. S'inscrivant dans une démarche verticale centralisée, les plans détaillés sont produits sans concertation avec le secteur privé et la société civile.

En outre, la délimitation du périmètre d'étude peut parfois causer problème, surtout quand il s'agit d'un territoire constitué d'une juxtaposition de localités, hétérogènes, mais faisant l'objet d'un même plan d'urbanisme. Ceci est par exemple le cas des chefs-lieux des cazas de Baabda et Metn, Baabda et Jedeideh, respectivement, qui sont couverts par un même plan d'urbanisme.

Un dernier point sur les limites des plans détaillés est que ceux-ci sont à la fois obligatoires pour certaines communes citées ci-dessus, et facultatifs pour d'autres. Ce qui pose problème pour les communes non règlementées. Les communes non règlementées sont soumises à un code de la construction déterminé par le conseil des ministres et après avis du CSU, et ce, en fonction des particularités territoriales.

2.1.4. La planification sectorielle

Ce type de planification se pratique à l'échelle nationale où chacun des ministères définit sa propre politique sectorielle. Très souvent, faute de coordination entre les institutions étatiques, les stratégies se chevauchent et conduisent à une inefficacité dans leur mise en œuvre.

2.1.5. Pratiques de planification spatiale stratégique

Il n'existe pas au Liban un document de planification spatiale stratégique à l'échelle nationale. Par contre, plusieurs initiatives de planification spatiale stratégique aux échelles locales ou des unions de municipalités ont été menées. Ces projets ciblent les villes principales et leurs alentours. La plupart de ces projets sont financés par Medcités, l'Union Européenne, UN-HABITAT, la ville de Barcelone, la ville de Marseille, l'Agence Française pour le Développement (AFD), la Banque Mondiale ou bien d'autres institutions avec le concours du Conseil de Développement et de

Reconstruction (CDR). Ces pratiques de planification sont souvent présentées sous forme de plans stratégiques de développement, préparés soigneusement par des experts.

Sont abordés dans ces stratégies les dimensions sociale, économique, spatiale et environnementale ainsi que la gouvernance et son amélioration et ce, dans un contexte marqué par la participation et l'approche par le bas *bottom-up*.

Très bien structurés autour d'une approche globale, ces projets ont pour but de développer une vision commune et atteindre les objectifs généraux et spécifiques fixés pour le territoire en question. Ensuite, une méthodologie de travail, en quatre ou cinq phases est développée. La première constitue une phase préparatoire, la deuxième concerne la collecte et l'analyse des données, la troisième développe la stratégie, la quatrième la présente en vue d'une dernière mise au point alors que la cinquième considère la mise en œuvre et le monitoring.

A. Limites de la planification spatiale stratégique au Liban

A première vue, ces plans stratégiques de développement semblent exemplaires. Mais une analyse approfondie de ces stratégies conduit à les remettre en question, même si les rapports finaux sont élaborés par des experts.

Tout d'abord, théoriquement, le processus de planification spatiale stratégique est un processus transparent participatif par le bas ou *bottom-up*. Dans les faits, au Liban, la plupart des stratégies cherchent à impliquer certaines catégories d'acteurs plutôt que d'autres. Ils impliquent notamment les grands investisseurs, tout en écartant la participation citoyenne ou bien celle des groupes sociaux vulnérables. Dans le cadre de la recherche, j'ai mené une enquête autour de la participation citoyenne dans les villes ayant fait l'objet d'une stratégie de développement. Suite à plusieurs entretiens, il s'est avéré, qu'en dehors des personnes qui ont travaillé sur la stratégie ou bien celles, qui, pour une raison ou pour une autre, ont été impliquées en tant qu'acteurs clés, les citoyens n'étaient au courant de la réalisation de la stratégie de développement. Ce qui compromet la transparence, la participation et l'approche *bottom-up*.

Théoriquement, les plans stratégiques de développement sont des projets dynamiques et non statiques, définissant des objectifs territoriaux de long terme. Ce qui requiert une observation urbaine continue de l'évolution du territoire vers la réalisation des objectifs. Dans les faits, dans la

plupart des cas, l'observation urbaine est inexistante. De toute façon, même en cas d'observation urbaines, les stratégies élaborées n'ont pas été ajustées.

Finalement, les stratégies de développement n'ont pas été mises en œuvre. Au cas où elles le sont, ou le sont partiellement. Ce qui compromet leur réussite et la réalisation des objectifs de développement urbain durable. De ce fait, des pressions environnementales, des inégalités et des crises sociales, de problèmes économiques se font toujours sentir.

Jusque-là, les pratiques de planification au Liban se limitent à trois échelles : nationale, locale et sectorielle. Toutefois, les réponses de planification à l'échelle métropolitaine sont inexistantes quoique le processus de métropolisation batte son plein à Beyrouth.

3. Qu'est-ce qui renforce le décalage entre la métropolisation et les pratiques de planification ?

Outre la problématique des outils, plusieurs enjeux compromettent l'efficacité des pratiques de planification au Liban dans gestion et le contrôle du processus de métropolisation. Le processus de métropolisation se caractérise par sa complexité du fait qu'il met en interaction trois sortes de dynamiques. Avec des réponses de planification inadéquates, le processus de métropolisation engendre des enjeux¹¹⁹ dont les coûts dépasseront les avantages de la nouvelle réalité spatiale. Cette section s'attache à identifier les défis qui sont derrière le décalage entre les réponses de planification et le processus de métropolisation. Il s'agit notamment de l'incertitude dans tous ces aspects, les échelons administratifs, la pluralité et le pouvoir des acteurs de planification, notamment les investisseurs privés nationaux et internationaux ainsi que la faiblesse et la fragmentation de la gouvernance. Ce contexte est celui des pays du Sud tel que présenté dans le cadre théorique (Chapitre 2). En fait, ces malaises métropolitains constituent un dénominateur commun pour la majorité des pays du Sud qui continuent à adopter des pratiques de planification traditionnelle héritées de l'époque coloniale (Watson, 2008). Les pays d'Amérique Latine font exception à ce modèle ; ils ont déjà procédé à la réforme de leur système urbain (*ibid.*)

¹¹⁹ Étudiés au niveau de la section suivante du chapitre

3.1. L'incertitude

Dans un contexte marqué par l'incertitude, la mise en place et la réussite des pratiques de planification spatiale devient plus complexe, surtout à l'échelle métropolitaine où la situation est déjà compliquée. A travers le temps, Beyrouth, comme toute autre métropole, mais, avec une prédisposition plus prononcée, fait face au défi de l'incertitude. Il s'agit d'incertitude d'ordre géopolitique, social, économique, institutionnel et règlementaire qui compromet la réussite des politiques urbaines, déjà défaillantes.

En l'absence de résilience dans les politiques urbaines, l'incertitude engendre des mutations territoriales exacerbant les enjeux de la métropolisation. Ceci est le cas de l'aire métropolitaine de Beyrouth qui ne parvient pas à adapter ses réponses de planification aux urgences territoriales émergentes et subit des bouleversements métropolitains brutaux.

Sur le plan social, l'incertitude est derrière la croissance des inégalités, des clivages et des ségrégations.

Sur le plan spatial, l'incertitude crée une nouvelle demande pour le construit urbain et favoriser la croissance métropolitaine, voire l'étalement urbain, le changement dans l'usage des sols et un accroissement de la mobilité.

Sur le plan sécuritaire, en cas de guerre, l'incertitude engendre des destructions et de nouveaux coûts économiques, sociaux, environnementaux et spatiaux. La guerre de 2006 en est un exemple probant.

Sur le plan environnemental, les coûts d'une métropolisation incontrôlée se manifestent par des crises, telles que le problème de gestion de la collecte des déchets et l'augmentation de leur volume, la pollution atmosphérique et des pressions sur les ressources naturelles.

3.2. Les échelles de planification

Il existe trois échelles de planification au Liban : nationale, sectorielle et locale¹²⁰. En revanche, le processus de métropolisation crée une nouvelle réalité spatiale avec de nouvelles particularités : la métropole. En l'absence de l'échelon métropolitain, il sera difficile de gouverner et de planifier cet

¹²⁰ au niveau des communes ou un groupement de localités ou une union de municipalités

espace. D'où la nécessité de création de l'échelon administratif métropolitain et de procéder à une planification métropolitaine se déclinant aux échelles plus petites.

3.3. La faiblesse et la fragmentation de la gouvernance

La métropolisation juxtapose un ensemble de territoires municipaux hétérogènes, appartenant à 11 *cazas* et cinq *mohafazats* (Carte 63).

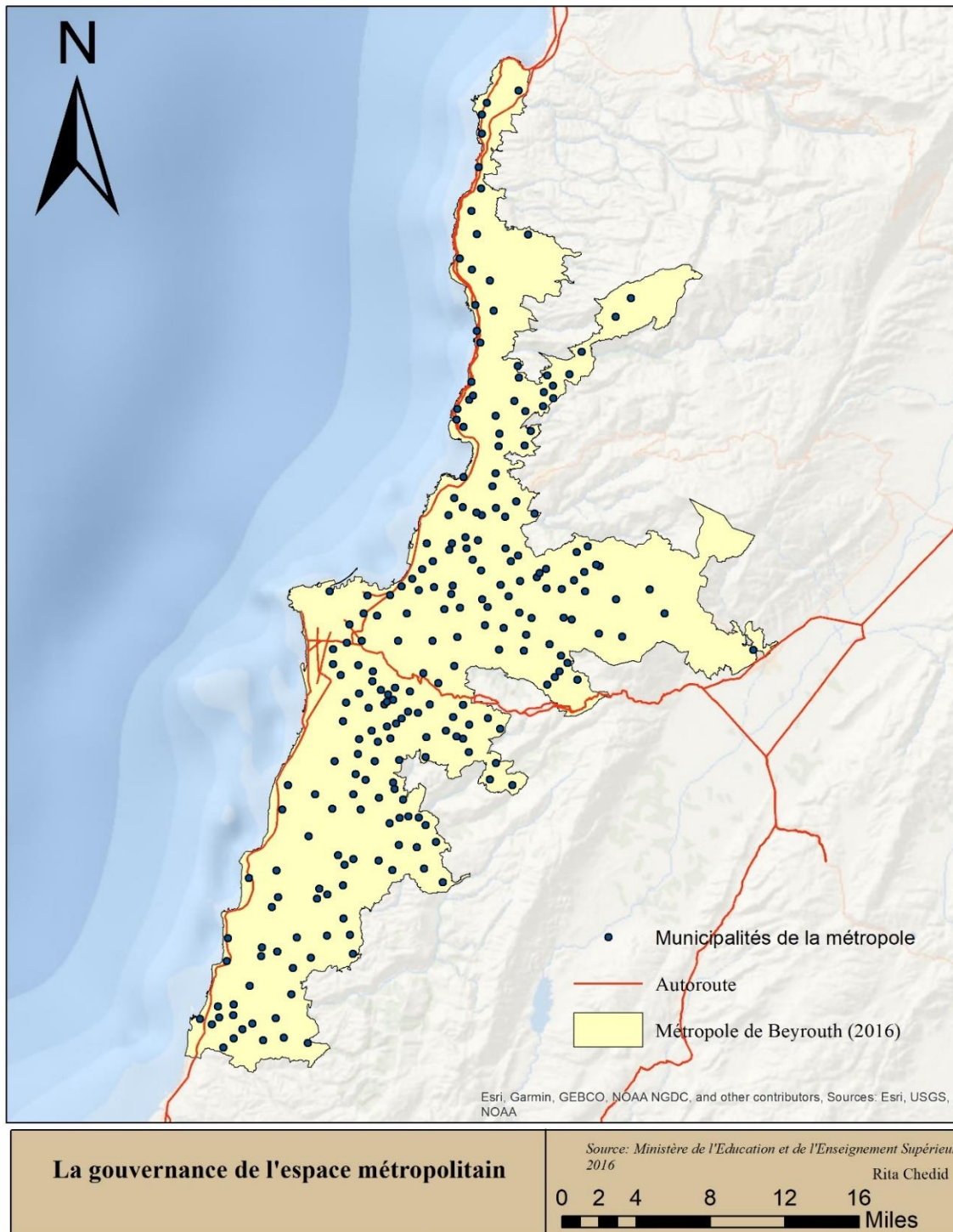
La plupart de ces municipalités sont de petites tailles et ne sont pas dotées de ressources humaines et financières nécessaires pour assurer une bonne gestion à l'échelle locale.

236 municipalités font partie de l'aire métropolitaine de Beyrouth, telle que définie au niveau du chapitre 6. Sur une surface de 1 128 km², 236 entités locales, appartenant à des couleurs politiques et à des communautés différentes, devraient œuvrer malgré tout pour gouverner un espace métropolitain, non encore délimité officiellement.

En moyenne, avec une municipalité par 4.78 km², il serait presque impossible de gérer le processus dans toutes ces complexités. Par ailleurs La faiblesse et la fragmentation de la gouvernance entravent les politiques urbaines tout en exacerbant les enjeux de la métropolisation.

D'où la nécessité d'une gouvernance métropolitaine adéquate dans le but d'initier et conduire des pratiques de planification adéquates. Ceci requiert d'une part, la création d'un nouvel échelon administratif métropolitain et d'un conseil métropolitain et d'autre part, le renforcement de la gouvernance métropolitaine.

Carte 63 Distribution des municipalités sur l'espace métropolitain



3.4. La pluralité des acteurs de planification

Il existe une multitude d'acteurs de la planification : locaux, centraux, privés et politiques.

Les acteurs locaux sont les municipalités qui, comme déjà mentionné à plusieurs reprises, sont fragmentées et de petite taille. Pour surmonter le problème de la taille, des unions de municipalités ont été créées. Au Liban, il existe actuellement 53 Union de Municipalités¹²¹ regroupant des localités avoisinantes, souvent en fonction de leur couleur politique ou de facteurs communautaires. Les Unions de Municipalités agissent en tant qu'acteurs de la planification spatiale. Comme déjà démontré au niveau de la section 2.1.5, certaines Unions de Municipalités ont développé leur stratégie de développement. Cependant, la conduite de ces pratiques est controversée puisqu'elles ne répondent pas à la définition de planification stratégique. Dès lors, l'intervention de ces acteurs se limite à certains projets ponctuels et à la planification traditionnelle. En outre, les Unions de municipalités influencent le développement urbain. Comment ? En effet, comme dès lors mentionné ci-dessus, des municipalités avoisinantes se regroupent pour former une seule entité spatiale et ce, en fonction de leur couleur politique ou leur religion. Chacun des groupes dispose de sa propre politique d'appropriation de l'espace, soit à travers la concentration, soit à travers l'étalement. Comme pour les métropoles, les Unions de municipalités constituent des lieux de regroupement de territoires. Néanmoins, dans le cadre des Unions de Municipalité, la résultante de cette association est un territoire homogène, alors que dans le cadre de l'aire métropolitaine le territoire est hétérogène. Les métropoles sont polycentriques alors que les Unions de Municipalités sont généralement monocentriques, développées autour d'une ville-centre. Les limites des Unions de municipalités sont définies lors d'un décret de constitution alors que celles de l'espace métropolitain ne l'est pas encore.

Les acteurs centraux sont la Direction Générale de l'Urbanisme (DGU), relevant bizarrement du Ministère des Travaux Publics et des Transports au lieu d'un ministère¹²² chargé de la planification territoriale, le Conseil Supérieur de l'Urbanisme (CSU), les ministères concernés. Chacun de ces acteurs développe ses réponses de planification sans qu'il n'y ait une coordination entre eux. Même

¹²¹ <https://www.localiban.org/federation-de-municipalites>, consulté 18 septembre 2019

¹²² Le ministère du plan, créé en 1964, a été remplacé au début de guerre civile par le Conseil de Développement et de Reconstruction (CDR).

si les acteurs locaux devaient tenir compte des directives du SDATL, la mise en application resterait tout de même controversée.

Quant aux acteurs privés, surtout les grands investisseurs nationaux et internationaux, ils représentent la catégorie la plus forte de la planification. Leur rôle prend de l'ampleur, dans un contexte comme celui du Liban, marqué par la fragmentation et la faiblesse des acteurs locaux et centraux.

Finalement, les acteurs politiques, communautaires et sociaux contribuent pour leur part à l'échec des politiques de planification, puisqu'ils agissent sur l'orientation du développement urbain. Ceci est une problématique spécifique à un bon nombre de pays du Sud, où des groupes d'influence politique, communautaire et sociale s'opposent à la réforme du système de planification (Watson, 2008). En fait, les pratiques de planification traditionnelles, centralisées, bureaucratiques et défaillantes conviennent aux attentes et intérêts de ces structures sociales, politiques et communautaires.

Cette situation renforce le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification. D'où la nécessité de restructurer le jeu d'acteurs en vue d'une meilleure gestion métropolitaine.

4. Comment se manifeste ce décalage ?

Le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification exacerbe les enjeux métropolitains et se manifeste par une congestion métropolitaine et un déséquilibre territorial.

Cette partie de l'analyse s'intéresse à l'étude des conséquences d'un processus inefficacement planifié d'une part, à l'échelle de l'aire métropolitaine et d'autre part, à l'échelle du grand territoire. Elle se structure autour de deux sections : la première analyse les enjeux métropolitains à Beyrouth, comme l'accroissement de la mobilité, le changement dans l'usage de l'espace ainsi que les fragmentations et les ségrégations, dont les conséquences se traduisent par une congestion métropolitaine et un déséquilibre territorial. La deuxième tente de répondre à la question de recherche principale et de proposer des solutions à ces deux dysfonctionnements.

4.1. Etalement et accroissement de la mobilité

Se basant sur les résultats obtenus au niveau du chapitre 7 sections 1.1 et 1.2, la dissociation entre la géographie centripète de l'emploi et celle centrifuge des résidences se traduit par un étalement urbain vers la périphérie engendrant un accroissement de la mobilité entre les lieux de travail et de résidence. Outre les migrations domicile-travail, l'espace métropolitain est sillonné par des déplacements pour d'autres motifs comme les loisirs, l'éducation, les formalités administratives et visites familiales qui contribuent aussi à la congestion métropolitaine. A ce niveau, la recherche soulève trois questions :

Comment se distribuent les flux migratoires ?

Pour quels motifs se déplacent la population résidente ?

Quel est le moyen de transport utilisé ?

Pour répondre à ces questions, la recherche étudie les migrations quotidiennes au niveau du grand territoire, l'aire centrale de Beyrouth et la métropole.

Le tableau 49 représente les déplacements des personnes, ayant répondu à l'enquête, selon le motif de déplacement. 17 628 personnes distribuées sur l'ensemble du territoire libanais ont répondu au questionnaire et se déplacent pour six motifs différents : achats et courses, études, loisirs, travail, visite familiales et autres.

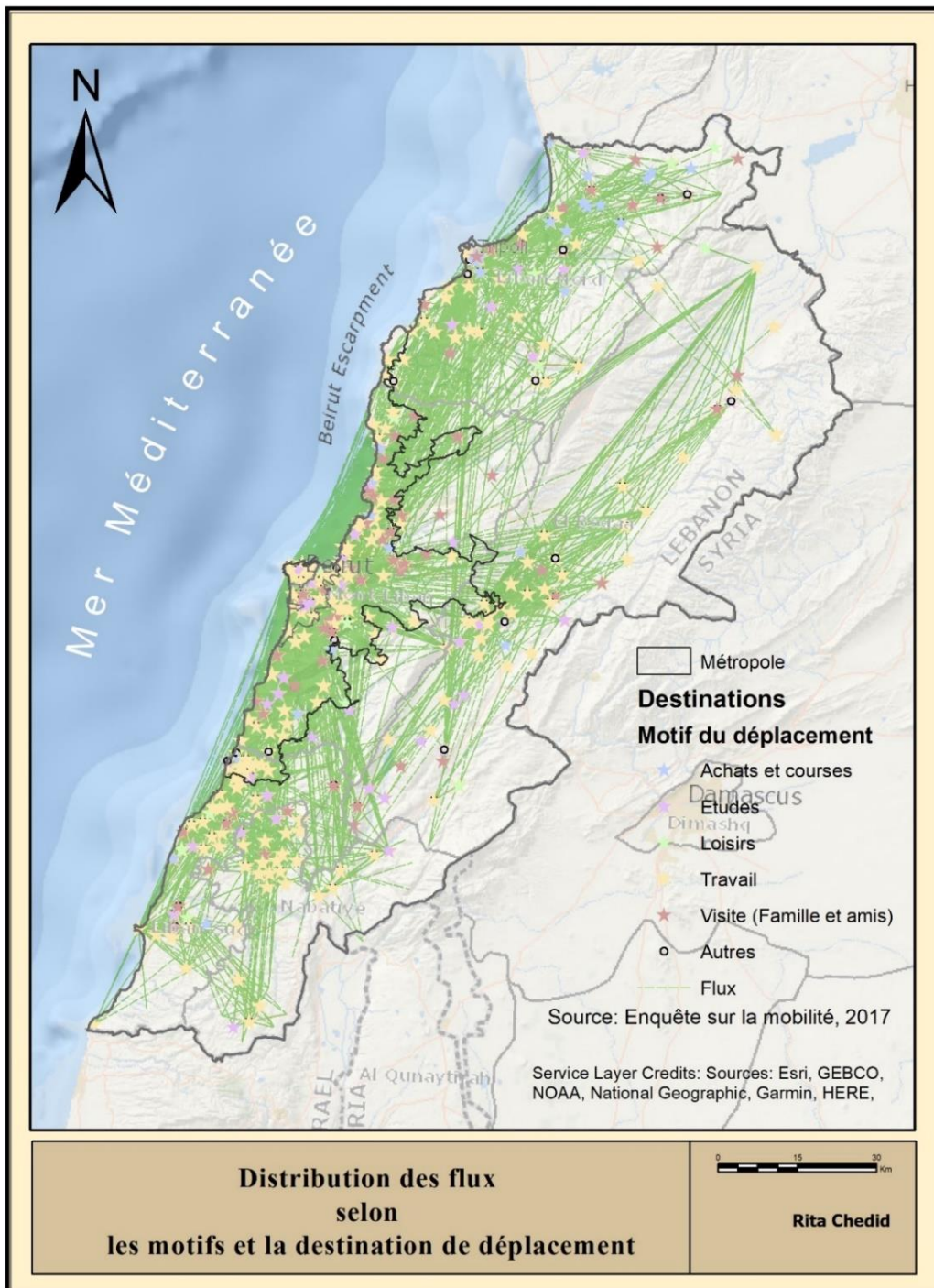
Tableau 49 Distribution des flux selon les motifs et la destination de déplacement

Motif Motif de déplacement	Liban	Aire Centrale	Métropole
Achats et Courses	1,019	814	768
Autres	402	360	337
Etudes	2,852	2,434	2,157
Loisirs	526	465	415
Domicile-Travail	10,910	9,615	7,695
Visite familiale	1,919	1,765	558
Total	17,628	15,453	11,930

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

Ces 17 628 personnes se déplacent sur l'ensemble du territoire libanais. 11 930, représentant 67.67%, des flux ont pour destination la métropole.

Carte 64 Distribution des flux migratoires selon le motifs et la destination



Le motif domicile-travail, représente la part la plus importante, 61.89% des déplacements à l'échelle du grand territoire, 62.22% à l'échelle de l'aire centrale de Beyrouth et 64.50% à l'échelle

de la métropole. Les flux domicile-travail ont été étudiés en détail dans le cadre du chapitre précédent. L'étude a montré que 45.95% de ces flux, ayant pour destination la métropole, se dirigent tous les jours vers la capitale, alors que 31.84% de ces migrations, vont à la proche banlieue.

Le deuxième motif qui se fait de façon presque quotidienne, en dehors des jours de congés officiels et des vacances, est celui concernant les études, 16.18% de l'ensemble des migrations au Liban, 15.76% pour l'aire centrale et 18.08% pour la métropole. 75.63% des migrations des étudiants au Liban ont pour destination la métropole. 33.57% de ces déplacements ont pour destination la capitale, 62.49% la proche banlieue alors que, seulement, 3.94% des étudiants fréquentent des institutions académiques situés en dehors de la capitale et ses deux premières couronnes.

Les achats et les courses, ne se font pas de tous de façon quotidienne. En revanche, comme moyenne quotidienne, ce type de flux représente 6.43% des déplacements au sein de la métropole. 21.09% des achats se font au niveau de la capitale alors que 76.56% de la mobilité consacrée aux achats a pour destination la banlieue et seulement 2.34% des navetteurs font leur achat dans le reste de l'espace métropolitain. La présence de centralités commerciales au niveau de la capitale et sa proche banlieue explique l'importance des flux convergeant vers ces espaces.

Le tableau 50 récapitule la distribution spatiale des flux ayant pour destination la métropole. Au total, 39.11% des flux se dirigent vers Beyrouth, 39.84% vers la banlieue alors seulement 21.05% des flux se passent en périphérie. Le déplacement qui ont pour destination la banlieue sont légèrement plus importants que ceux qui se dirigent vers la capitale. Si Beyrouth municipale est la première destination pour l'emploi, les chiffres montrent que la capitale et en train de perdre sa fonction résidentielle. En fait, des 558 déplacements ayant pour objet la visite familiale, seulement 52 vont à Beyrouth 438 se dirige vers la périphérie. Donc comme déjà montré au niveau du chapitre 7, section 1.2.1., Il y a un exode résidentiel vers la périphérie.

La concentration des flux, ayant pour destination la métropole, au niveau de la capitale et de sa proche banlieue, contribue à la congestion de ces espaces, ainsi que d'autres périphériques situées aux entrées et aux sorties de la capitale et ses deux couronnes.

Tableau 50 Distribution spatiale des flux ayant pour destination la métropole

Motif de déplacement	Capitale	Banlieue	Périphérie	Total
Achats et Courses	162	588	18	768
Autres	40	167	130	337
Etudes	724	1348	85	2,157
Loisirs	155	132	128	415
Domicile-Travail	3,534	2450	1711	7,695
Visite familiale	52	68	438	558
Total	4,667	4,753	2,510	11,930

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

Quels moyens de transports utilisent les navetteurs ?

Tableau 51 Distribution des navetteurs vers la métropole sur les moyens de transport

Moyens de transport	Capitale	Banlieue	périphérie	Total
Bus	154	283	60	497
Camion	11	6	3	20
Covoiturage/privé	484	535	327	1,346
Minibus	486	509	186	1,181
Piétons	458	364	132	954
Services	528	510	344	1,382
Taxi	129	132	95	356
Voiture individuelle	2,417	2,414	1,363	6,194
Total	4,667	4,753	2,510	11,930

Source : Enquête réalisée dans le cadre de la thèse, 2017

En l'absence de politiques de transports en commun et de politiques de promotion des modes de transports doux, la voiture individuelle constitue le moyen de transport principal, 51,92% de l'ensemble des déplacements vers la métropole. 78% de la circulation automobile individuelle converge vers la banlieue et la capitale, alors que seulement 22% des usagers de la voiture individuelle se dirigent vers la périphérie. Le covoiturage privé constitue un deuxième moyen de transport. La part de l'utilisation de ces deux moyens de transport, montre une forte dépendance de la voiture privée. Les personnes non motorisées se distribuent sur les services¹²³, les minibus, les bus et les taxis. Il ne faut pas, toutefois, négliger la contribution des bus, minibus et même les

¹²³ Un taxi avec le principe de covoiturage moyennant des sommes inférieures à celle du coût d'un taxi normal ou d'un Uber.

services au transport en commun (25.64% des déplacements vers la métropole) quoique de façon informelle.

Ainsi, la dichotomie entre la localisation centrifuge des lieux de résidence et centripète de lieux d'empli est derrière l'étalement urbain et l'accroissement de la mobilité. En outre, l'absence de politique de transports en commun et la forte dépendance de la voiture individuelle, exacerbent les conséquences de l'accroissement de la mobilité et exerçant une pression sur les voies de circulation notamment au niveau de la capitale et sa proche-banlieue, ainsi que les entrées et les sorties nord, sud et est qui constituent des goulots d'étranglement.

4.2. Un changement dans les pratiques de l'espace : une aire centrale dilatée et une métropole dense

La section examine le changement dans les pratiques de l'espace au niveau de l'aire centrale de Beyrouth entre 1998 et 2016 et ce, en se basant sur les données du CNRS pour les deux années de référence.

L'étalement urbain se manifeste par un changement dans l'usage de l'espace et crée des déséquilibres au sein entre la métropole et le reste du pays, au sein même de la métropole et entre la métropole et le reste de l'aire centrale de Beyrouth.

Tableau 52 Evolution de l'usage de l'espace entre 1998 et 2016

Types de surfaces	Aire Centrale 1998 (Km²)	Aire Centrale 2016 (Km²)	Métropole 2016 (Km²)
Espace urbain	198.17	1,155.76	464.09
Espace naturel	365.33	2,632.63	558.64
Espace agricole	102.58	1,318.93	104.62
Total	666.08	5,107.32	1,127.35

Source : Données CNRS, 2016

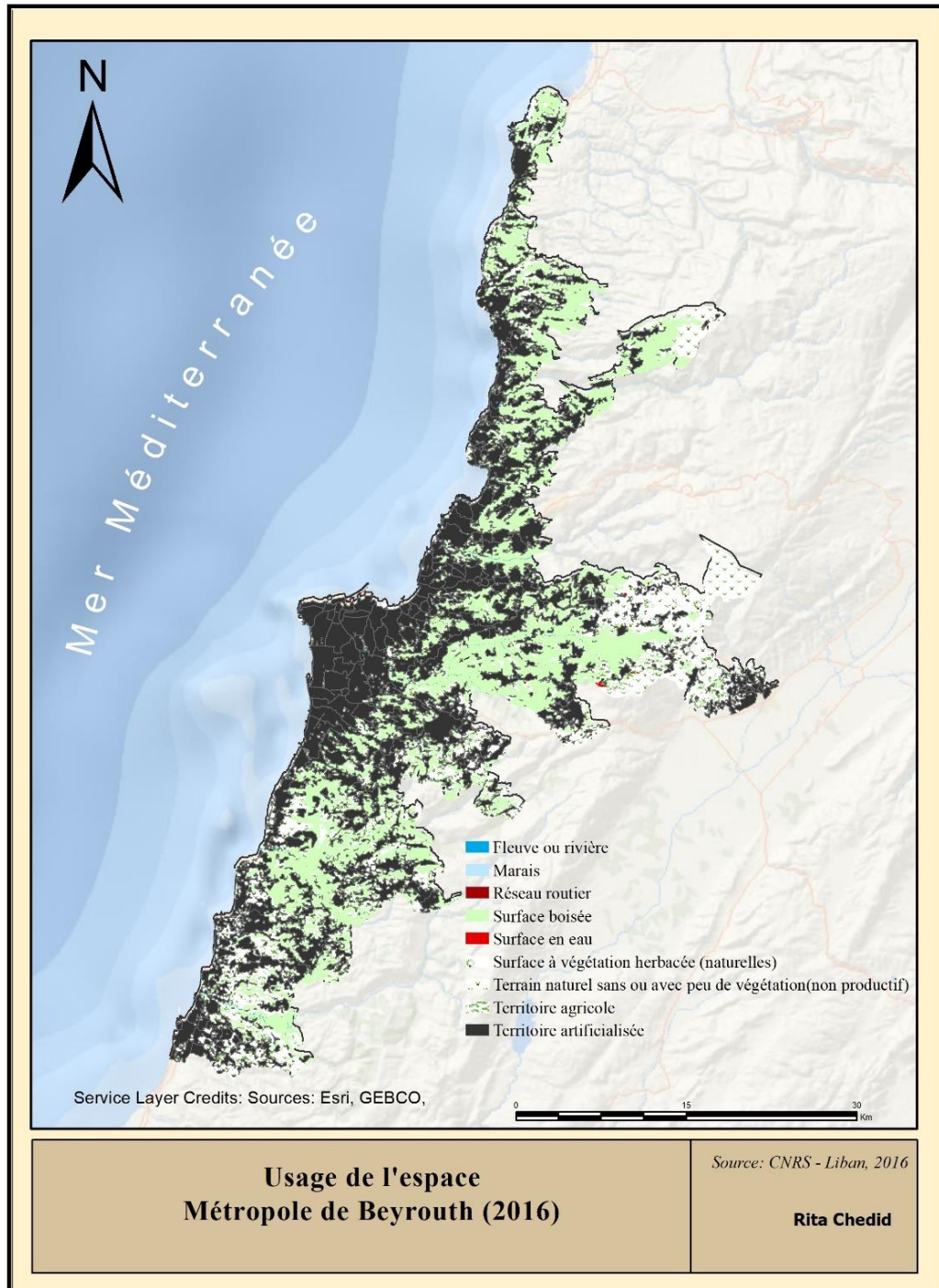
Entre 1998 et 2016 (tableau 52), la surface totale de l'aire urbaine centrale a augmenté à un rythme de 11.98% par an. La surface urbanisée a augmenté de 5.83 fois, à un taux de 10.29%. La croissance de l'urbain prend plusieurs formes. Elle est dense en se rapprochant de la capitale et sa banlieue et diffuse au niveau des espaces périurbains et ruraux éloignés, produisant une aire centrale étalée. Quant aux espaces agricoles et naturels, leurs taux de croissance, entre 1998 et 2016, 15.24% et

11.59% par an respectivement, sont dus à la juxtaposition de nouvelles communes rurales, à l'aire centrale de Beyrouth.

C'est la métropole qui connaît des dynamiques de concentration de l'urbain avec une part représentant 41.16% de la surface totale. Cette part augmente, en se rapprochant du centre et diminue dans les espaces nouvellement conquis. L'usage de l'espace différencié entre le centre et la périphérie crée des disparités au sein même de la métropole et entre la métropole et le reste de l'aire centrale, puis entre la métropole et le reste du pays. Ce sont la capitale, la proche banlieue, et le littoral surtout nord qui accusent des densités de l'urbain très élevées.

Le changement dans les pratiques de l'espace, surtout au niveau des espaces périphériques entraîne un passage du rural à l'urbain et engendre par la suite de nouvelles pressions et de nouveaux défis, comme la perte de certaines activités, comme l'agriculture et au profit de la construction d'une périphérie résidentielle. Par ailleurs, ceci entraîne aussi une perte d'identité et des pressions environnementales.

Carte 65 L'usage de l'espace métropolitain en 2016



4.3. Les disparités et les ségrégations

Le processus de métropolisation conduit à une recomposition des espaces tout en engendrant des ségrégations aussi bien à l'échelle métropolitaine qu'à l'échelle du reste du territoire.

A l'échelle métropolitaine, l'étalement urbain, la reconfiguration fonctionnelle des espaces, l'accroissement de la mobilité entre le centre et la périphérie sont derrière les fragmentations et les disparités d'ordre spatial, social et économique. La capitale, lieu de concentration des emplois qualifiés et moins qualifiés, attire une population résidente ayant les moyens d'acquérir des logements de haut standing. La gentrification du noyau central contribue à un exode urbain vers la périphérie. En revanche, des résidents moins aisés louent, selon l'ancienne loi¹²⁴, des espaces résidentiels, dont certains sont dans un état de délabrement avancé. La mise en vigueur de la nouvelle loi concernant les anciens loyers permettrait les évictions de ces unités résidentielles et amorcerait un redéploiement résidentiel vers les espaces périurbains. En s'éloignant du centre vers la périphérie, l'immobilier résidentiel est offert en abondance et à des prix abordables. Ainsi, habiter en périphérie est avantageux, surtout que l'offre de logements semble en adéquation avec la demande. Cependant, quels sont les inconvénients d'habiter en périphérie et de travailler au centre ? La réponse à cette question rejoint la section 3.1 traitant l'enjeu de l'étalement urbain et de l'accroissement de la mobilité qui se manifestent par un allongement des distances parcourues et une augmentation de la durée du trajet. Entre ces deux espaces se dresse la banlieue où se mêlent d'une part, les lieux de travail et les lieux de résidence, et d'une autre part, les quartiers aisés et moins aisés avec les taudis et les quartiers irréguliers. S'ajoutent à tout ceci surtout, au niveau de la capitale et de la banlieue, la pluralité communautaire, qui dans la plupart des cas devient synonyme de clivage, de communautarisme et de fanatisme.

En dehors de la métropole, des disparités spatiales et socioéconomiques se dessinent, d'une part, entre les franges de la métropole et celle-ci, et d'autre part entre le grand territoire et la métropole. Les franges métropolitaines, situées dans la même continuité urbaine avec la métropole, se constituent de localités périurbaines, en voie de métropolisation et ne vont pas tarder à faire partie de l'aire de fonctionnement de la métropole. Par contre, les localités rurales éloignées subissent le sort de marginalisation en l'absence de politiques étatiques promouvant le développement

¹²⁴ Il s'agit de résidents occupant des baux selon l'ancienne loi, moyennant des loyers modiques.

territorial équilibré. Ces disparités régionales creusent le fossé entre la métropole et le reste de pays. Le sous-emploi et le chômage engendrent de nouveaux flux migratoires vers la métropole à la recherche de meilleures opportunités de travail qui exerceront à nouveau des pressions sur la métropole et renforceront les inégalités, les fragmentations et même la précarité.

Par conséquent, le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification qui sont inefficaces, voire inexistantes, exacerbent les enjeux et les défis métropolitains tout en conduisant à deux types de dysfonctionnements : la congestion et le déséquilibre territorial.

La congestion se manifeste, aux heures de pointe et souvent en dehors de celles-ci, à l'échelle de la métropole et notamment au niveau de la capitale et de sa banlieue ainsi qu'au niveau des entrées de la ville. Elle est exacerbée par la dépendance de la voiture individuelle, due principalement à l'absence de plans de transports en communs. Quant au déséquilibre territorial, il se manifeste à l'échelle du grand territoire, d'une part, entre la métropole et ses franges, et d'autre part, la métropole et le reste du pays.

5. Deux processus à deux vitesses : comment agir pour les calibrer ?

L'aire métropolitaine de Beyrouth constitue le centre névralgique du pays. Son attractivité résidentielle est la résultante de la concentration des activités économiques, culturelles et des fonctions supérieures. Il est certain que le territoire offre beaucoup de privilèges aux usagers et aux résidents. Toutefois, cette métropole souffre d'un bon nombre de malaises se manifestant à tous les niveaux : social, économique, environnemental, spatial et institutionnel entravant son bon fonctionnement et son évolution. La situation actuelle est le résultat du décalage entre le processus de métropolisation et l'inefficacité de la planification de ce dernier.

En effet, dans un contexte marqué par l'absence de réponses de planification adéquates, le processus de métropolisation à Beyrouth génère des dysfonctionnements territoriaux : la congestion et le déséquilibre territorial. Pour mettre les pendules à l'heure, il faudrait agir aussi bien sur les pratiques que sur le système de planification. Avant de passer à l'action, il faudrait comprendre le territoire métropolitain, sa structure, son échelle et les relations entre les territoires.

5.1. Comprendre la métropole et ses territoires

Jusque-là, la notion de métropolisation ou de métropole ne figure pas dans les documents d'urbanisme. La complexité de la nouvelle réalité spatiale confronte les acteurs de la planification à un double défi. Il s'agit d'une part, de déterminer délimiter la métropole et, d'une autre part, envisager des réponses de planification adéquates afin de gérer et contrôler un processus aussi complexe.

Agir sur le territoire métropolitain requiert une bonne compréhension de cet espace complexe composé de sous-territoires hétérogènes. S'il existe des rapports de force entre la capitale et le reste du territoire et s'il existe des disparités et des fragmentations au sein même de la métropole c'est que ce territoire est sans doute composé d'un ensemble d'espaces hétérogènes. Avant de déterminer sa relation avec le reste du pays, il faut bien identifier les profils des aires qui le composent. La thèse a déjà procédé à un exercice de délimitation de la métropole à travers le critère statistique de la relation domicile-travail avec le centre. Reste à identifier les profils des sous-espaces constituant la métropole et ce, à partir des dynamiques, économiques, sociodémographiques et les pratiques de l'espace.

La recherche a pu identifier six profils de territoires au sein de la métropole : la capitale, la proche banlieue, la bande littorale, les franges littorales de la métropole, la montagne et enfin Zahleh. Chacun de ses territoires présente des particularités économiques, sociales et spatiales qui lui sont propres et qu'il convient d'étudier.

A. La capitale

La capitale est le centre de la métropole et du pays. Lieu de concentration des opportunités, des services et des fonctions supérieures. La capitale présente aussi un caractère résidentiel, réservé à la classe aisée. Sur le plan urbain, il s'agit d'un espace saturé où la spéculation foncière bat son plein et les opérations immobilières ont contribué au changement de sa silhouette et un changement dans la morphologie et la typologie des bâtiments. Sur le plan communautaire, malgré l'arrêt des hostilités, la ligne de démarcation persiste dans la mentalité des citoyens : les chrétiens occupent la partie est, alors les musulmans habitent l'ouest. Il est à noter que des exceptions peuvent se présenter.

B. La proche banlieue

La proche-banlieue est constituée de communes appartenant à la première et deuxième couronne, appartenant aux cazas d'Aley, Baabda et Metn. Lieu de concentration de résidences et d'emplois, la proche banlieue peut se diviser en deux sous-espaces : la banlieue sud et la banlieue nord. Comme son nom l'indique, la banlieue sud est celle qui est située au sud de la capitale. Son tissu urbain très dense est marqué, d'un côté par la présence d'une population chiite originaire de la Bekaa et du sud du Liban, et d'un autre côté de réfugiés palestiniens occupant le camp de Bourj el Berajneh. Quant à la banlieue nord, elle est occupée par des chrétiens. Cet espace présente aussi un caractère assez contradictoire offrant aussi bien de l'immobilier de moyen et de haut standing que les constructions populaires. Par ailleurs, des secteurs irréguliers et des taudis côtoient des quartiers chics de cette banlieue et de la capitale.

C. Le littoral

Il s'agit aussi bien du littoral nord entre les cazas de Metn et de Kesrouan et le littoral sud du Chouf s'arrêtant aux abords de Saida. Quoique chacune des sections présente des particularités, elles représentent toutes deux des corridors métropolitains ou des axes dynamiques en termes de concentration d'activités économiques et de zones de logements. Leur développement est lié à l'axe de circulation nord sud. Ces deux axes constituent un relais entre la capitale et d'une part, le reste de la métropole et d'autre part, le reste du pays. Ce qui explique les bouchons quotidiens au niveau de l'autoroute aux heures de pointe et même en dehors de celles-ci.

D. Les franges et les extensions métropolitaines littorales

Il s'agit des franges ou des lisières situées au nord de la métropole. Elles correspondent à des espaces périurbains en transition et qui connaissent de nouvelles dynamiques de croissance de l'immobilier résidentiel.

E. La montagne

Il s'agit surtout des espaces se trouvant à basse et moyenne altitude. Ces lieux se sont aussi développés en synergie avec la capitale et constituent des zones principalement résidentielles avec des activités économiques le long des axes de circulation. Il s'agit bien de la montagne des cazas d'Aley, Baabda, Metn, Jbeil, Chouf et Kesrouan.

F. Les espaces sous l'influence de la métropole

Il s'agit notamment de Zahleh et de Saida qui tissent des relations d'interdépendance avec la capitale, quoiqu'autonome et dynamiques aussi bien sur le plan économique que résidentiel.

L'indentification de six profils territoriaux au sein de la métropole dont certains se déclinent en sous-espaces schématise un peu la complexité des relations intra-métropolitaines. Qu'en est-il alors des relations avec le reste du pays ?

5.2. Une gouvernance métropolitaine

La métropolisation produit un territoire complexe composé d'espaces et de sous-espaces hétérogènes et fragmentés. La fragmentation ne touche pas uniquement l'espace et le tissu social, mais elle concerne aussi la gouvernance de cette nouvelle entité.

En effet, le processus de métropolisation à Beyrouth produit une nouvelle entité territoriale, appelée métropole, mais composée de 236 municipalités, 11 *cazas* et 5 *mohafazats*. L'enjeu consiste à institutionnaliser l'échelon métropolitain et créer un conseil métropolitain. Celui-ci, composé de représentants des six différents territoires et de leurs sous-territoires, collaborera avec le gouvernement central, les conseils municipaux existants ainsi que les acteurs territoriaux sur la définition d'une vision métropolitaine. Par ailleurs, il est primordial de renforcer les capacités des conseils municipaux à travers des programmes de formation à la gestion urbaine et à l'interterritorialité.

La nouvelle gouvernance métropolitaine devrait solliciter la participation citoyenne en vue de réaliser des pratiques de planification par le bas *bottom-up*. Ceci paraît assez compliqué, surtout avec la culture libanaise de conservation des liens avec les lieux d'origine qui fait que la majorité des libanais, ne votent pas là où ils résident, mais dans leur ville ou village d'origine. Ceci changerait la donne électorale et les équilibres communautaires régionaux. Pour pallier cette difficulté, et pour les élections municipales, le citoyen peut être sollicité à voter au lieu de résidence, là où il paie les taxes municipales. Finalement, une transparence et un dialogue constructif est requis tout au long du processus.

5.3. Comment agir sur le système et les pratiques de planification

Le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification est principalement dû à l'inefficacité de celles-ci. Qu'est-ce qui rend les réponses de planification inadaptées au bon fonctionnement de la nouvelle entité territoriale et produisent les deux dysfonctionnements territoriaux ?

En fait, plusieurs facteurs liés aux pratiques de planification entravent leur réussite à gérer et contrôler le processus de métropolisation et ses enjeux. Ses facteurs s'articulent principalement autour du type de planification centralisé et vertical, l'absence de l'échelle métropolitaine de planification, le manque d'articulation et de coordination entre les différents acteurs de planification et l'absence d'un document national de planification stratégique se déclinant à toutes les autres échelles, et finalement, l'absence d'un acteur central de planification assurant la coordination entre les différentes parties prenantes.

5.3.1. Renforcement du système de planification

L'inefficacité du système de planification est aussi derrière l'échec des politiques urbaines au Liban et notamment, à Beyrouth. Le manque de coordination entre les différents acteurs de planification ainsi que l'absence d'une vision de planification à l'échelle nationale compromettent la réussite des initiatives de planification. De ce fait, il est essentiel d'activer à nouveau le ministère du plan et y rattacher la Direction Générale de l'Urbanisme ou bien élargir les prérogatives du département de la planification du CDR. Ceci semble compliqué à cause des divisions politiques et communautaires. Parmi les responsabilités urgentes de cet acteur central, la définition une stratégie urbaine de référence à l'échelle nationale et surtout la définition du cadre de coordination et de collaboration entre les différents acteurs de planification.

Il est à noter qu'en 2016, un ministère de l'Etat pour la planification a été créé puis désactivé avec la formation du nouveau gouvernement après les élections législatives en 2018.

5.3.2. De nouvelles pratiques de planification spatiale stratégique collaborative

Pourquoi des pratiques de planification spatiales stratégiques collaborative ? Ces pratiques de planification constituent des réponses de planification de long terme, dynamiques et ajustables. Elles adoptent l'approche par le bas et sollicitent la participation de toutes les parties prenantes tout

promouvant le dialogue et le débat. De surcroît, elles s'inscrivent dans le cadre de l'urbanisme de projets et se fixent pour objectifs le développement urbain durable. Dans ce qui suit une justification du choix du type de planification.

La rapidité de la transformation urbaine et les risques engendrés requièrent des réponses de planification dynamiques pouvant s'adapter et s'ajuster en fonction des besoins et bouleversements territoriaux. Comme la métropole est un territoire composé d'espaces et de sous espaces hétérogènes, risquant de devenir des lieux de fragmentations et de divisions. Il est primordial d'adopter stratégies d'articulation des différences, sollicitant la participation de tous les acteurs territoriaux et promouvant le dialogue entre eux, et ce tenant compte de l'hétérogénéité métropolitaine. Par ailleurs, la complexité du processus de métropolisation, mettant en interaction des dynamiques spatiales, économiques et sociales, nécessite des réponses de planification tenant compte de ces dimensions qui ne sont autre que celles du développement urbain durable.

La mise en application de la stratégie selon un plan d'actions sous forme de projet, devrait s'accompagner d'une observation de l'évolution de la stratégie vers la réalisation des objectifs. Cette observation urbaine permet l'ajustement de la stratégie en fonction des besoins territoriaux émergents et ou bien au cas où la métropole s'écarte de la réalisation des objectifs stratégiques.

5.4. Qu'en est-il des dysfonctionnements territoriaux ?

Le processus de métropolisation à l'œuvre est derrière les dysfonctionnements territoriaux de congestion de l'aire métropolitaine et de déséquilibre territorial.

La problématique de congestion est due d'une part, à l'éloignement des lieux de résidence des lieux d'emplois, et d'une autre part, à la dépendance de la voiture individuelle. En fait, la saturation de l'espace central et de la proche banlieue, conjuguée à la spéculation foncière et immobilière oriente l'offre immobilière, surtout résidentielle vers la périphérie où le foncier est disponible en abondance et coûte moins cher qu'au centre. Un grand nombre de ménage va préférer habiter loin des lieux de travail, de loisir et de consommation. Cette périurbanisation étalée va entraîner un accroissement de la mobilité domicile-travail. L'absence de politique étatique de transports en commun va augmenter le volume du trafic, surtout que les libanais sont fortement dépendants de leur voiture individuelle. Ceci va causer la congestion des entrées et sorties de la capitale.

Quant à la problématique de déséquilibre territorial, elle concerne aussi bien disparités entre la métropole et le reste du Liban que les inégalités entre les espaces de la métropole. Ces inégalités se manifestent à plusieurs niveaux : économique, social, environnemental, et institutionnel. Au niveau du grand territoire, le déséquilibre est principalement dû à l'absence de politiques étatiques promouvant le développement territorial équilibré. Quant aux inégalités au sein de la métropole, elles sont principalement dues au fait que les métropoles et notamment Beyrouth, se tournent plus vers les mégaprojets tout en marginalisant les petits et moyens investissements.

Les deux types de dysfonctionnement puisent leur solution dans les pratiques de planification stratégiques se fixant pour objectif le développement urbain durable.

Pour pallier la problématique de congestion, il s'agit d'agir sur le volume du trafic entrant et sortant de la capitale au moyen de la mise en place d'une politique de transports en commun connectant l'aire centrale de Beyrouth à la capitale elle-même. Dans ce cadre, un projet de transport en commun Bus Rapid Transit (BRT) vient d'être décrété ; il envisage 21 lignes de BRT au sein du Grand Beyrouth¹²⁵. Une deuxième action à entretenir est celle de la création de polarités secondaires en périphérie de la métropole et même en dehors afin d'inverser le trafic et réduire le volume de celui convergeant vers la capitale et sa proche-banlieue. Cette solution agirait non seulement sur la congestion mais aussi sur l'équilibre territorial.

Quant aux inégalités territoriales, elles seront palliées au travers des plans de développement économiques locaux, ciblant aussi bien les espaces métropolitains, que les espaces plus éloignées, privilégiant les petits investisseurs et promouvant la cohésion sociale. Ces initiatives devront être complétées par une décentralisation de l'offre de services publics.

6. Conclusion

Les pratiques de planification traditionnelles défailtantes, ne parvenant pas à contenir le processus de métropolisation sont à l'origine des dysfonctionnements territoriaux. D'une part, leur inefficacité provient surtout de leur obsolescence, puisqu'elles remontent à l'époque ottomane et mandataire et n'ont pas fait l'objet de réformes. D'une autre part, leur inadéquation est due à l'absence d'une volonté politique de s'inscrire dans une réforme du système et des pratiques de

¹²⁵se situant entre le fleuve de Damour au Sud et le fleuve El-Kalb au nord et la courbe de niveau de 400 mètres d'altitude.

planification. Il s'agit de passer des pratiques de planification traditionnelles aux approches stratégiques collaboratives, assurant la participation de l'ensemble des parties prenantes. Cette participation garantit l'appropriation du projet par les acteurs territoriaux et promeut le dialogue entre eux. Le but ultime est de développer une stratégie de développement se déclinant en plans d'action ayant pour but la décongestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth et le rétablissement de l'équilibre territorial. Un des plans d'actions, pour agir sur la congestion, devrait inclure le développement d'un réseau de transport en commun connectant la capitale au reste du territoire. A l'échelle du grand territoire, l'équilibre territorial est rétabli avec la création de micro centralités en périphérie de la métropole. Celles-ci seront connectées à celles de la métropole.

Chapitre 9 Conclusion

La recherche sur le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification révèle un ensemble de dysfonctionnements d'une part, à l'échelle de l'aire métropolitaine de Beyrouth et d'une autre part, à celle du grand territoire. Au niveau de l'aire métropolitaine, ces malaises urbains se manifestent par la congestion de la capitale, ses couronnes et ses entrées. A l'échelle nationale, des déséquilibres territoriaux opposent d'une part, l'aire métropolitaine au reste du grand territoire, et d'une autre part les quartiers centraux et leurs couronnes au reste de la métropole. Tout au long de la recherche, l'analyse et les discussions démontrent comment les dynamiques de métropolisation à Beyrouth se sont produites sans qu'il n'y ait eu, en parallèle, des réponses de planification appropriées. Les résultats et les conclusions, surtout concernant la thématique relative au processus de métropolisation et ses enjeux, montrent une certaine cohérence avec le cadre théorique. Par contre, au niveau des réponses de planification, les conclusions montrent aussi bien des cohérences que des écarts avec la théorie. Ce chapitre s'articule autour de trois parties. La première passe en revue les objectifs et les questions de recherche à la lumière de l'analyse et des résultats. La deuxième présente les limites de la recherche, alors que la troisième et dernière partie constitue une piste de réflexion concernant l'approfondissement des recherches futures sur le processus de métropolisation et les pratiques de planification en comparant des territoires.

1. Problématique, objectifs et réponses à la question de recherche

L'objectif principal de cette thèse est d'*identifier les réponses de planification adéquates dans le but de décongestionner l'aire métropolitaine de Beyrouth et rétablir de l'équilibre territorial*. Ces deux dysfonctionnements découlent du décalage entre le processus de métropolisation et les pratiques de planification inadéquates.

La problématique de recherche est examinée à partir de deux variables explicatives : l'ampleur et la brutalité de la transformation métropolitaine à Beyrouth et les pratiques de planification, dans une perspective critique. Se basant sur un cadre théorique autour de ces deux thématiques et leurs enjeux, la recherche identifie une question de recherche principale. Cette dernière constitue une idée directrice qui a guidé la recherche tout au long de ce parcours doctoral.

Quel type et quelle échelle de planification mettre en place afin de décongestionner l'aire métropolitaine et rétablir l'équilibre territorial ?

Pour répondre à cette question, la recherche a identifié une méthodologie et des actions à entreprendre afin de calibrer les deux processus. La méthodologie de recherche identifiée, fondée sur le courant philosophique du réalisme critique, a remis en question l'efficacité des pratiques de planification à maîtriser et contenir le processus de métropolisation. Donc, la recherche a appréhendé les deux processus dans une perspective critique surtout que la transformation métropolitaine se produit à une vitesse inédite alors que les réponses de planification ne suivent pas le même rythme.

Pour ce faire, la méthodologie développée articule la recherche et les analyses autour de quatre dimensions. Chacune des dimensions a correspondu à un objectif, formulé sous forme de sous-question. La première dimension analyse le processus de métropolisation à Beyrouth à travers les dynamiques spatiales, sociales et économiques. La deuxième dimension aborde les pratiques de planification dans une perspective critique. La troisième établit le lien entre les deux variables et identifie les manifestations des conséquences du décalage entre les deux processus. La quatrième dimension propose des solutions envisageables pour pallier les dysfonctionnements territoriaux.

Objectif 1 : Quelles sont les dynamiques et les conséquences de la métropolisation à Beyrouth ?

Pour répondre à ce questionnement, la recherche a fait le point sur les dynamiques urbaines au Liban selon une approche multidimensionnelle explorant les dynamiques spatiales (Chapitre 5), sociales (Chapitre 6) et économiques (Chapitre 7). La thèse a privilégié ces trois dimensions, sans toutefois réduire la recherche sur la métropolisation à celles-ci. En effet. Elle met en avant, d'autres dimensions comme la politique et la culture, quand elles s'avèrent pertinentes pour l'analyse.

Fondée sur un cadre théorique (Chapitre 2), des outils cartographiques, des études empiriques et des analyses de documents, la recherche a mis en évidence les recompositions de l'aire centrale de Beyrouth et des agglomérations urbaines principales entre 1964 et 2016. Cet objectif se décline en deux sous-objectifs. Le premier étant de rendre compte des recompositions du système urbain. Le second démontre que l'ampleur du processus de métropolisation à Beyrouth produit, non seulement, des avantages, mais aussi des problèmes.

Le cadre théorique aborde les dynamiques du processus de métropolisation dans le contexte des pays du Nord en discutant les spécificités de ce processus dans les pays du Sud. Compte tenu du contexte historique, géographique, économique, social et politique, les dynamiques métropolitaines beyrouthines correspondent à celle prévalant dans les pays du Sud.

Le rythme et l'intensité différenciés du développement urbain produisent une structure urbaine hiérarchisée plaçant l'aire centrale de Beyrouth au sommet de celle-ci. Le système urbain libanais se composant de sept agglomérations principales¹²⁶ et de l'aire centrale de Beyrouth (Dar & IAURIF, 2004), connaît des mutations profondes entre 1964 et 2016. Le système urbain passe d'une structure hiérarchisée opposant les sept agglomérations à l'aire centrale de Beyrouth, en 1964, à une nouvelle structure, en 2016, formée de l'agglomération de Tripoli et de l'aire centrale de Beyrouth. Les six autres agglomérations, ayant été absorbées par l'aire centrale, se trouvent désormais dans l'aire d'influence de la capitale.

L'ampleur du processus de métropolisation se traduit par un phénomène de polarisation économique, sociale, spatiale, culturelle et administrative modifiant les pratiques et l'usage de l'espace. Dès lors, les recompositions urbaines engendrent un changement d'échelles, de nouveaux rapports entre le noyau central et les couronnes, un accroissement des flux migratoires et de nouveaux modes d'occupation du sol. L'interaction des dynamiques produit un espace métropolitain, inscrit dans celui de l'aire centrale et composé de territoires hétérogènes. Dans le cadre de la recherche, j'ai procédé à un exercice de délimitation de la métropole de Beyrouth en utilisant les critères statistiques de l'INSEE¹²⁷, se rapportant à la mobilité domicile travail entre les espaces de l'aire centrale et ceux de la capitale municipale.

Le processus de métropolisation se traduit par une transformation du rapport entre la capitale, sa proche-banlieue et les espaces périphériques. L'écartement des lieux d'emploi des lieux de résidence est à l'origine de l'étalement urbain et de la fragmentation fonctionnelle de l'espace. Ceci crée des interdépendances spatiales, notamment entre la périphérie et le centre, se manifestant par des flux pendulaires entre les lieux de résidence et les lieux d'emplois.

¹²⁶ Tripoli, Jbeil, Saida, Sour, Nabatiyeh, Zahleh et Baalbek

¹²⁷ Ces mêmes critères statistiques sont aussi utilisés d'autres pays européens comme le Portugal et l'Espagne.

De fait, la métropole devient, non seulement, un lieu d'accumulation des richesses et des opportunités, de concentration des institutions académiques, des fonctions de commandement, mais aussi un lieu de concentration des inégalités et des clivages. Ces disparités ne se manifestent pas seulement à l'échelle de la métropole, mais elles opposent la métropole au reste de l'aire centrale et au reste du pays.

Enfin, dans un contexte marqué par une métropolisation inachevée, la brutalité et l'irréversibilité de ce processus invite à soulever trois questions pressantes. *Qu'est-ce qui se passe au niveau des lisières de la métropole beyrouthine ? A quel rythme se produira la transformation des lisières ? Quels sont les territoires les plus disposés à faire partie de la métropole ?*

Pour répondre à ces questionnements, la recherche a interrogé les dynamiques au niveau de ces espaces, leur dépendance de la capitale et leur aptitude à se métropoliser. Par ailleurs, ont été identifiés les facteurs qui accéléreront la métropolisation. L'élasticité des frontières de la métropole à s'élargir invite la recherche à se fixer un deuxième objectif concernant les réponses et le système de planification.

Objectif 2 : Dans quelle mesure les réponses de planification sont efficaces ?

L'objectif 2 correspond à la deuxième dimension d'analyse développée par la thèse. Pour répondre à cette question et en concordance avec la méthodologie de recherche, la thèse a remis en question les pratiques et le système de planification ainsi que leur capacité à gérer et maîtriser le processus de métropolisation à Beyrouth (Chapitre 8, sections 1, 2 et 3). Dans cette perspective, l'évaluation s'est basée sur un cadre théorique présentant, d'une part, l'évolution des approches de planification dans les pays du Nord, d'une autre part, la défaillance des réponses de planification dans les pays du Sud. En outre, la recherche s'est aussi fondée sur des analyses de documents, des références bibliographiques, des analyses cartographiques et des entretiens. En réalité, les pratiques de planification traditionnelles, la faiblesse de la gouvernance, la centralisation et bien d'autres facteurs sont à l'origine du décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification. L'évaluation critique des réponses de planification a requis la décomposition de l'objectif 1 en deux sous-thèmes. Le premier questionnant l'organisation des pratiques de planification et le second interrogeant les enjeux de la planification.

Comment s'organisent les pratiques de planification ?

Pour Watson (2008), les réponses et systèmes de planification, dans la majorité des pays du Sud, sont hérités des époques coloniales, où les approches de planification sont adaptées pour convenir aux contextes des pays colonisateurs. Ceci est le cas du Liban et de Beyrouth où les approches de planification remontent aux époques ottomane et mandataire.

Ainsi, les pratiques de planification les plus courantes, se fondent sur l'approche traditionnelle, ou l'urbanisme de plan et privilégient la capitale. L'approche traditionnelle est verticale ou *top-down* et centralisée. A l'échelle locale, elle a pour objectifs la réglementation de l'usage du sol et l'orientation du développement urbain, à travers l'élaboration d'un code de la construction et d'un zonage. Les outils de planification sont les schémas directeurs ou les plans et les règlements d'urbanisme directeurs. Quelles sont les limites de ces outils ? Tout d'abord ce sont des outils statiques établis sur le long terme et ne sont révisés qu'après 20 à 25 ans. De plus, ces plans ne prennent pas en considération les dimensions sociale, économique et environnementale que dans des cas particuliers et ponctuels. Le SDATL, document de référence à l'échelle nationale, s'inscrit aussi dans le cadre de l'approche traditionnelle de planification. Il s'agit d'un document, obsolète à la naissance et statique, puisqu'il n'a pas encore été révisé ou ajusté en fonction des bouleversements territoriaux, à l'instar des documents de planification stratégique. Un deuxième type de planification centralisée, la planification sectorielle où chaque ministère prépare sa propre politique d'intervention.

Etant la seule approche de planification adoptée jusque-là, la recherche a identifié les causes de l'échec des pratiques de planification à contenir le processus de métropolisation.

Quels sont les enjeux de la planification au Liban ? Comment se traduisent-ils dans l'espace ?

L'approche de planification n'est pas le seul défi de la planification. Cette section de la thèse a examiné les causes du décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification. Ces causes se sont articulés autour de l'incertitude, des échelons administratifs, de la pluralité des acteurs de planification et finalement, la faiblesse et la fragmentation de la gouvernance.

Dans un contexte marqué par la défaillance des réponses de planification et l'incertitude¹²⁸ à Beyrouth, conjuguées à l'absence de résilience dans les politiques urbaines, engendre des bouleversements territoriaux aggravant les défis de la métropolisation. Ces défis se manifestent sur le plan social, économique, environnemental et spatial.

Le deuxième et le troisième enjeux qui sont derrière l'échec de la planification métropolitaine sont fortement corrélés : l'absence de l'échelon administratif métropolitain et la fragmentation de la gouvernance. D'une part, le processus de métropolisation étant confirmé, requiert la création d'un échelon administratif métropolitain, tenant compte des spécificités des sous-territoires qui composent la métropole. Ainsi, la création d'une gouvernance métropolitaine permet de pallier la fragmentation de la gouvernance, surtout que la métropole Beyrouth juxtapose 236 territoires municipaux hétérogènes, distribués sur 11 *cazas* et cinq *mohafazats*.

Le quatrième enjeu identifié compromettant la réussite et la réforme dans les pratiques de planification est la pluralité des acteurs de planification. D'une part, les administrations centrales et les gouvernements locaux interviennent directement dans le processus de planification. Ces institutions, représentant trois échelles de planification rattachées à un même gouvernement central, ne coordonnent, toutefois, pas leurs actions. D'une autre part, quoiqu'ils n'interviennent pas directement dans le processus de planification, les acteurs privés, surtout les grands investisseurs nationaux et internationaux, représentent la catégorie la plus forte aussi bien, de la planification que de la production de l'espace urbain. S'ajoutent aux acteurs privés, les parties prenantes politiques, communautaires et sociales agissant sur l'orientation du développement urbain. Cette situation renforce le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification. D'où la nécessité de restructurer le jeu d'acteurs en vue d'une meilleure gestion métropolitaine.

Objectif 3 : Quelles sont les conséquences d'une métropolisation inefficacement planifiée à Beyrouth ?

Après avoir identifié le décalage et ses causes, la recherche s'intéresse à ses conséquences se manifestant par des dysfonctionnements : la congestion et le déséquilibre territorial (Chapitre 8 Section 3). La réponse à cette question s'est fondée sur le cadre théorique développé autour des

¹²⁸ géopolitique, sociale, économique, institutionnelle et réglementaire

enjeux de la métropolisation (Chapitre 2), sur l'enquête sur la mobilité résidentielle et les lieux d'emplois, des analyses de documents et des références bibliographiques. Pour ce faire, la recherche décompose l'objectif 3 en deux sous-thèmes sous forme de deux questions.

Quelles sont les conséquences d'une expansion urbaine inefficacement planifiée à l'échelle métropolitaine et à l'échelle nationale ?

La recherche a identifié trois conséquences du décalage entre la métropolisation et les pratiques de planification : l'étalement urbain et l'accroissement de la mobilité, le changement dans l'usage de l'espace ainsi que les fragmentations et les ségrégations.

La dichotomie entre la géographie centripète de l'emploi et celle centrifuge des résidences se traduit par un étalement urbain et un accroissement de la mobilité entre les lieux de travail et de résidence. S'ajoutent à ces flux migratoires quotidiens, les déplacements pour d'autres motifs et qui sillonnent la métropole. Il s'agit des motifs de déplacement pour les études, les formalités, les achats, les loisirs et bien d'autres. 68% des déplacements quotidiens convergent vers l'aire centrale de Beyrouth et 62% vers la métropole. 80% des déplacements quotidiens, se dirigeant vers la métropole, ont pour destination la capitale et sa proche banlieue.

La forte dépendance de la voiture privée et l'absence de politiques de transports en commun exacerbent les conséquences de l'étalement urbain et de l'accroissement de la mobilité. Ceux-ci se manifestent par la congestion de l'aire métropolitaine de Beyrouth, notamment au niveau de la capitale, sa proche banlieue et ses entrées.

Le deuxième enjeu de la métropolisation fortement lié à l'étalement urbain est le changement dans l'usage et les pratiques de l'espace.

L'étalement urbain se manifeste aussi par un changement irréversible dans l'usage et les pratiques de l'espace. Entre 1998 et 2016, le processus de métropolisation s'est accompagné par une croissance de la surface de l'urbanisation au détriment des espaces naturels et agricoles. La croissance de l'urbain a pris plusieurs formes. Elle est dense en se rapprochant de la capitale et sa banlieue et diffuse au niveau des espaces périurbains et ruraux éloignés, produisant une aire centrale étalée. Les opérations de changement de zonage et de l'usage de l'espace répondent à des fins politiques dans le but de marquer l'espace. Celles-ci constituent des formes d'appropriation et

de contrôle de l'espace. La métropole connaît des dynamiques de concentration de l'urbain avec une part représentant 41.16% de sa surface totale. La densité de l'urbanisation augmente en s'approchant du centre et de la banlieue et diminue en allant vers la périphérie de la métropole. Le changement dans les pratiques de l'espace, surtout au niveau des espaces périphériques entraîne un passage du rural à l'urbain. De ce fait, de nouveaux défis métropolitains émergent. Ceux-ci s'articulent autour de la perte des pratiques agricoles et rurales au profit de la construction d'une périphérie résidentielle. Ce qui entraîne aussi une perte d'identité et des pressions environnementales.

Les ségrégations et les fragmentations représentent le troisième type d'enjeu découlant de la recomposition des espaces. Ceux-ci se manifestent à deux échelles : métropolitaine et nationale.

A l'échelle métropolitaine, les fragmentations et les disparités sont d'ordre spatial, social et économique. La métropolisation crée un espace segmenté où les quartiers centraux de la capitale sont réservés à la classe aisée. La hausse des prix de l'immobilier, au niveau de la capitale et de ses couronnes, entraîne un exode urbain vers la périphérie où l'immobilier résidentiel est offert en abondance et à des prix abordables. Les quartiers de la banlieue sont mixtes : les secteurs aisés et moins aisés, les taudis et les quartiers irréguliers s'entremêlent. Outre la segmentation spatiale et économique, la pluralité confessionnelle et politique au niveau de la capitale et de la banlieue devient synonyme de clivages et de communautarisme.

En dehors de la métropole, des disparités spatiales et socioéconomiques se dessinent, d'une part, entre le reste de l'aire centrale, les franges de la métropole et cette dernière, et d'autre part entre le grand territoire et la métropole. Ces disparités régionales vont creuser le fossé entre la métropole et le reste de pays qui sévit dans le sous-emploi et le chômage. Ceux-ci vont engendrer de nouveaux flux migratoires vers la métropole à la recherche de meilleures opportunités de travail qui vont exercer à nouveau des pressions sur la métropole et renforcer les inégalités, les fragmentations et même la précarité.

Comment se matérialisent les dysfonctionnements territoriaux ?

Le décalage entre les deux processus aggrave les défis métropolitains et conduit à deux types de dysfonctionnements : la congestion et le déséquilibre territorial.

La congestion se manifeste, aux heures de pointe et souvent en dehors de celles-ci, à l'échelle de la métropole et notamment au niveau de la capitale et de sa banlieue ainsi qu'au niveau des entrées de la ville. Elle est exacerbée par la dépendance de la voiture individuelle, due principalement à l'absence de plans de transports en communs. Quant au déséquilibre territorial, il se fait sentir à l'échelle du grand territoire, d'une part, entre la métropole et ses franges, et d'autre part, la métropole et le reste du pays.

Objectif 4 : Comment est-il possible de rétablir l'équilibre territorial et décongestionner Beyrouth ?

Cet objectif se rapporte au Chapitre 8 section 4. L'aire métropolitaine de Beyrouth offre beaucoup de privilèges aux usagers et aux résidents. Toutefois, cette métropole souffre d'un bon nombre de malaises se présentant à tous les niveaux. La thèse s'est particulièrement intéressée à la congestion et le déséquilibre territorial.

Comment calibrer les deux processus et mettre les pendules à l'heure ? Il faudrait tout d'abord agir sur la gouvernance et ensuite agir sur les pratiques et le système de planification.

Quelles réformes apporter à la gouvernance ? Renforcement ? décentralisation ?

Agir sur la gouvernance requiert une bonne compréhension de l'espace métropolitain. En effet, les dynamiques urbaines à l'œuvre produisent une métropole complexe et hétérogène. A travers l'étude des dynamiques et des enjeux de métropolisation, la thèse a pu identifier six profils de territoires. Il s'agit de la capitale, la proche banlieue, la bande littorale, les franges littorales de la métropole, la montagne et enfin Zahleh.

La capitale est un lieu de concentration des opportunités, des services et des fonctions supérieures réservé à la classe aisée. En principe, Les chrétiens occupent la partie est, alors les musulmans habitent l'ouest. Sa silhouette, sa morphologie et la typologie des bâtiments ont connu et connaissent des changements radicaux.

La proche banlieue est un lieu de concentration de résidences et d'emplois. L'espace est divisé en deux sous- espaces : la banlieue sud et la banlieue nord. Le tissu urbain de la banlieue Sud est très dense. Il est marqué par la présence d'une population Chiite originaire de la Bekaa et du sud du Liban, et de réfugiés palestiniens occupant le camp de Bourj el Berajneh. La banlieue nord est

principalement occupée par des chrétiens. Cet espace offre, outre l'immobilier de moyen et de haut standing, l'immobilier populaire. Par ailleurs, des quartiers irréguliers et des taudis côtoient d'autres quartiers chics de cette banlieue et de la capitale.

Le littoral est composé d'une part, du littoral nord entre les cazas de Metn et de Kesrouan et d'une autre part, du littoral sud allant du Chouf s'arrêtant aux abords de Saida. Leur développement est lié à l'axe de circulation nord-sud connectant la capitale au reste du pays. Ce qui explique les bouchons quotidiens au niveau de l'autoroute aux heures de pointe et même en dehors de celles-ci.

Les franges et les extensions métropolitaines littorales Il s'agit des franges ou des lisières périurbaines au nord de la métropole. Celles-ci sont en transition et connaissent de nouvelles dynamiques de croissance de l'immobilier résidentiel.

La montagne englobe des espaces se trouvant à basse et moyenne altitude. Ceux-ci se sont aussi développés en synergie avec la capitale et constituent des zones principalement résidentielles avec des activités économiques le long des axes de circulation. Il s'agit bien de la montagne des cazas d'Aley, Baabda, Metn et Kesrouan.

Les espaces sous l'influence de la capitale Il s'agit notamment de Zahleh et de Saida qui tissent des relations d'interdépendance avec la capitale, quoiqu'autonome et dynamiques aussi bien sur le plan économique que résidentiel.

L'identification de ces sous-territoires permet de comprendre les particularités de l'espace métropolitain notamment les diversités, les divisions et les logiques de développement.

La fragmentation ne touche pas uniquement l'espace et le tissu social, mais elle concerne aussi la gouvernance. Ceci a été démontré au niveau de la section 3 du Chapitre 8. L'enjeu consiste alors à institutionnaliser l'échelon métropolitain et créer un conseil métropolitain, composé de représentant des différents territoires composant la métropole. Ce conseil coordonnera avec le gouvernement central, les conseils municipaux existants ainsi que les acteurs territoriaux sur la définition d'une stratégie métropolitaine. Celle-ci privilégie des approches de développement socioéconomiques tenant compte des diversités, des différences, les conflits et des divisions (Healey, 2012). Par ailleurs, elle évite les approches universelles de planification validées par les métropoles des pays développées (Roy, 2009 ;Healey, 2012; Watson, 2014).

Quel type et quelle échelle de planification spatiale mettre en place pour décongestionner Beyrouth et rétablir l'équilibre territorial ?

Le décalage entre le processus de métropolisation et les réponses de planification provient de la défaillance des pratiques de planification à maîtriser et contenir la croissance urbaine. L'analyse du système et des réponses de planification au niveau de la section 2 du chapitre 8, montre qu'il est indispensable pour calibrer les deux processus, d'agir sur le système de planification et sur les pratiques.

Deux problèmes sont identifiés au niveau du système de planification : le manque de coordination entre les différents acteurs et l'absence d'une vision de planification à l'échelle nationale. De ce fait, il faudrait trouver un organisme étatique qui puisse assurer la mission de définition d'un cadre de collaboration entre les différents acteurs et l'élaboration d'une stratégie à l'échelle nationale. Le défi consiste à identifier dans le contexte marqué par les divisions politiques et le communautarisme cette entité qui puisse jouer ce rôle.

Sur un autre plan, un changement dans les pratiques de planification est requis pour combler l'écart et pallier les dysfonctionnements. Quel type de planification ? La planification spatiale stratégique collaborative est la plus appropriée. Comment justifier le choix ?

La rapidité de la transformation urbaine et les enjeux requièrent des réponses de planification dynamiques pouvant s'adapter et s'ajuster en fonction des besoins territoriaux. Par ailleurs, il est essentiel d'adopter stratégies d'articulation des différences, la participation de tous les acteurs territoriaux et promouvant le dialogue entre eux. Par ailleurs, la complexité du processus de métropolisation, mettant en interaction des dynamiques spatiales, économiques et sociales, requiert des réponses de planification tenant compte de ses dimensions qui sont celles du développement urbain durable.

L'élaboration d'une stratégie métropolitaine, selon un plan d'actions sous forme de projet, devrait s'accompagner d'une observation de l'évolution de la stratégie vers la réalisation des objectifs et, le cas échéant, l'ajustement de la stratégie. La stratégie, comme mentionné ci-dessus, devrait tenir compte de l'hétérogénéité du territoire métropolitain, privilégier l'axe de développement socioéconomique et environnemental.

Qu'en est-il de la congestion et du déséquilibre territorial ?

La problématique de congestion est due d'une part, à l'éloignement des lieux de résidence des lieux d'emplois, et d'une autre part, à la dépendance de la voiture individuelle. L'absence de politique de transports en commun augmente le volume du trafic et cause la congestion de l'espace central, de la proche banlieue et des entrées de la capitale. Une deuxième action à entretenir est celle de la création de polarités secondaires en périphérie de la métropole et même en dehors afin d'inverser le trafic et réduire son volume. Ce projet agirait, non seulement, sur la congestion, mais aussi, sur l'équilibre territorial.

Quant à la problématique de déséquilibre territorial, elle concerne aussi bien disparités entre la métropole et le reste du Liban que les inégalités entre les espaces de la métropole. L'inefficacité des pratiques de planification spatiale au Liban est une cause principale des déséquilibres territoriaux. L'absence de politiques étatiques, promouvant le développement territorial équilibré, conjuguée à la centralisation sont derrière les disparités entre la métropole et le reste du pays. En outre, le décalage entre le rythme inédit du processus de métropolisation et les réponses de planification exacerbe les problèmes métropolitains et produit un espace fragmenté. Par ailleurs, les approches de planification traditionnelles, à travers le zonage et la réglementation de l'usage des sols, favorisent l'exclusion sociale et l'informalité. De plus, ces pratiques traditionnelles minimisent des facteurs urbains qui provoquent la croissance métropolitaine. A titre d'exemple, la croissance de la mobilité, la périurbanisation résidentielle et les ségrégations.

Les inégalités territoriales seront palliées au travers des plans de développement économiques locaux. Ceux-ci, d'une part, ciblent aussi bien les espaces métropolitains, que les espaces plus éloignées, d'une autre part, privilégient les micros, petits et moyens investissements. Ces initiatives devront être complétées par une décentralisation de l'offre de services publics.

2. Les limites de la recherche

L'étude de cas, utilisant des méthodes de recherches mixtes, conduite dans le cadre de la recherche a requis un travail de recherche énorme. Quoiqu'une équipe d'enquêteurs ait été sollicitée pour remplir les fiches d'enquête, tout le reste du travail, le dépouillement de 18 000 questionnaires à plusieurs entrées et l'analyse ont été fait à deux mains. Il en de même pour les analyses cartographiques et de la collecte de données secondaires.

Pendant le parcours doctoral, j'ai dû faire face à un nombre de limites et de contraintes, notamment au niveau de l'accès aux données et au niveau logistique.

2.1. Absence et difficulté d'accès aux données

Tout d'abord, comme il est déjà connu, le dernier recensement de la population au Liban a eu lieu en 1932. Depuis, les chiffres disponibles sont des estimations. Les chiffres de 1998 représentent l'estimation de la population résidente par CF, faite par la ACS dans le cadre du SDATL. Après cette date, les estimations sont faites par *caza* ou *mohafazat* et ce, en prenant un petit échantillon. En 2016, UNHCR, UNRWA et LCRP se joignent pour faire une estimation de la population résidente libanaise, syrienne et palestiniennes. Ils fournissent la distribution de la population résidente sur les cazas du Liban. La thèse s'en est servi pour déterminer la répartition de la population résidente par circonscription foncière (CF). La méthodologie est présentée au niveau du chapitre 6.

L'accès aux données est difficile au Liban pour deux raisons. Soit, parce que les données n'existent pas, ou bien soit parce que l'administration publique ne veut pas donner accès à ces données, même aux fins de la recherche.

Ma demande officielle de collecte de données démographiques auprès de l'ACS, a été refusée même avant de parvenir à la responsable. En fait, la réponse que j'ai reçue est que l'ACS diffuse sur son site web des données empiriques et le chercheur devrait se contenter de ce contenu.

Aussi, ma demande de collecte de données, auprès de la DGU, a été catégoriquement refusée, quoique munie d'une lettre officielle signée par le doyen de l'ALBA. La raison énigme du refus est que la DGU n'archive pas les schémas directeurs établis.

2.2. Les contraintes d'ordre logistique

Lors de mon parcours doctoral j'ai dû faire face à des contraintes logistiques.

La première concerne l'analyse cartographique. Les fonds cartographiques utilisées sont disponibles au département de télédétection du CNRS. La politique du CNRS autorise uniquement un accès illimité sur place à ses fonds cartographiques et données. Toutes les analyses devraient être faites au CNRS, durant les horaires de travail. L'analyse cartographique (SIG) ne sort du

CNRS qu'au format JPEG ou PDF. Le grand défi était de finaliser la cartographie au plus et pouvoir faire les analyses.

Le second problème logistique est celui du dépouillement des données collectées (enquête et permis de construire). Pour l'enquête, il y avait 18 000 fiches d'enquête à plusieurs entrées. Le grand défi est que le dépouillement devait être compatible avec le cadastre du Liban. En d'autres termes, l'orthographe des noms des circonscriptions foncières (CF) devait être identique à celui des CF du cadastre, sinon le logiciel SIG ne prend pas. Ce même problème a été rencontré avec le dépouillement des données collectées sur les permis de construire au Liban auprès de l'Ordre de Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth. Il a fallu corriger l'orthographe pour 58 000 permis de construire.

3. Conclusion de la thèse

Traiter les dysfonctionnements provenant du décalage entre le processus de métropolisation à Beyrouth et les réponses de planification défailtantes requiert une réforme au niveau du système de planification. La réforme devrait envisager des pratiques de planification stratégiques et abandonner le modèle traditionnel favorisant les exclusions et la domination de acteurs politiques et communautaire. Toutefois, la réforme devrait éviter les modèles universels de planification validés dans les pays du Nord. Pour ce faire, la réforme devrait tenir compte des divisions, à l'échelle de la métropole et à l'échelle du grand territoire et avoir pour objectif le développement socioéconomique et environnementale. La réussite de cette initiative de réforme du système et des pratiques de planification est conditionnée par la volonté des autorités politiques, communautaires et sociales. Celles-ci constituant les principaux bénéficiaires de l'approche traditionnelle qui à travers l'orientation du développement urbain définira leur territoire de pouvoir et de domination de la masse.

Références Bibliographiques

- Aguiar Mol, N. (2015). *La production de la métropole : quel rôle jouent les documents de planification ? Les cas de la Région Métropolitaine de Belo Horizonte au Brésil et de la métropole lyonnaise en France*. Paris: Université Paris-Est Marne-la-Vallée - ED Ville, Transports et Territoires, 341p.
- Albrechts, L. (1999). Planners as catalysts and initiators of change: the new Structure Plan for Flanders. *European Planning Studies*, 7, 587-603.
- Albrechts, L. (2001a). In Pursuit of New Approaches to Strategic Spatial Planning. A European Perspective. *International Planning Studies*, 6(3), pp. 293-310. doi:10.1080/13563470120026514
- Albrechts, L. (2001b). From Traditional Land Use Planning to Strategic Spatial Planning: The case of Flanders. Dans L. Albrechts, J. Alden, & A. Da Rosa Pires, (Eds) *The Changing Institutional Landscape of Planning, (Urban and Regional Planning and Development Series)* (pp. 83–108). Aldershot: Ashgate.
- Albrechts, L. (2003). Reconstructing Decision-Making: Planning Versus Politics. *Planning theory*, 2(3), pp. 249-268.
- Albrechts, L. (2004). Strategic (spatial) planning reexamined. *Environment and planning B: Planning and design*, 31, 741-758.
- Albrechts, L., Healey, P., & Kunzmann, K. (2003). Albrechts, L., Healey, P. & Kunzmann, K. R. Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe. *Journal of the American Planning Association*, 69(2), 113-129.
- Allmendinger, P. (2006). Zoning by Stealth: The Diminution of Discretionary Planning. *International Planning Studies*, 11(2), pp.137-143.
- Allmendinger, P., & Haughton, G. (2009). Commentary: Critical reflections on spatial planning. *Environment and Planning A*, 41(11), 2544-2549.
- Al-Sayyad, N., & Roy, A. (2003). *Urban Informality: Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America and South Asia*. Boulder, CO: Lexington Books.
- Ascher, F. (1995). *Metapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.
- Ascher, F. (1998). . *La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*. La Tour d'Aiguës: Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours », série « Société », 208 p.
- Ascher, F. (2003). Métropolisation. Dans J. Lévy, & M. Lussault, (dir). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (pp. 613-615). Paris: Belin.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Le Seuil.

- Ayoub, H. (2006). Déploiement géographique des commerciales et cohésion sociale. *Confluences Méditerranée*, 1(56), pp.131-144.
- Babikian, C. (1996). Développement du port de Beyrouth et hinterland. Dans J.-L. Arnaud, *Beyrouth, Grand Beyrouth*. Beyrouth: Presses de l'IFPO. Consulté le mai 10, 214, sur <http://books.openedition.org/ifpo/3232>
- Bachelard, G. (1938). *La formation de l'esprit scientifique*. Paris: Librairie Scientifique J. Vrin, 305p.
- Bailly, A., & Huriot, J.-M. (1999). *Villes et croissance, Théories, modèles*.. Anthropos, collection géographie, 280p.
- Bairoch, P. (1985). *De Jéricho à Mexico, Villes et Economie dans l'Histoire*. Paris: Gallimard.
- Bakhos, W. (2005). Le rôle de la puissance publique dans la production de l'espace à Beyrouth. *Mappemonde*. Retrieved from <https://mappemonde-archive.mgm.fr/num8/articles/art05403.html>
- Balducci, A. (2008). Strategic planning as a field of practices. *Chicago ACSP/AESOP Joint Conference, Bridging the divide:celebrating the city*. Chicago, 7-11 July 2008.
- Ballou, M.-M. (2014). *La médiation urbaine, un champ émergent qui participe à la construction sociale des métropoles*. Lyon: Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme, École doctorale des Sciences Sociales ED 483 ScSo, Institut d'urbanisme de Lyon.
- Banque Mondiale. (2018). *Lebanon Economic Monitor, De-risking Lebanon*. Global Practices for Macroeconomics, Trade and Investment. Middle East and North Africa Region: World Bank Lebanon.
- Bassand, M. (1997). *Métropolisation et inégalités sociales*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Bassand, M. (2001). Métropoles et métropolisation. Dans M. Bassand, V. Kaufmann, & D. Joye, (dir) *Enjeux de la sociologie urbaine* (pp. 3-15). Lausanne: Science, Technique, Société.
- Beaucire, F., & Chalonge, L. (2011). L'emploi dans les couronnes périurbaines, de la dépendance à l'interdépendance. Dans D. Pumain, & M.-F. Mattei, (dir) *Données urbaines 6* (pp. 61-64). Paris: Economica Anthropos.
- Beckouche, P. (1993). Métropolisation et système productif. Approche fonctionnelle du fait métropolitain en France. *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ? Programme interministériel "mutations économiques et urbanisation* (pp. 43-64). Paris: Economica.
- Behar, D. (2010). Métropolisations: version française d'un [aradigme universel. In L. Cailly, & Vanier, M. (dir), *La France, une géographie urbaine*. Armand Colin.

- Benko, G., & Lipietz, A. (1992). *Les Régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Paris: PUF, coll. « Économie en liberté », 424p.
- Beyhum, N. (1995). *Espaces éclatés, espaces domines. Étude de la recomposition des espaces publics centraux de Beyrouth de 1975 à 1990*. Lyon: Thèse de doctorat, Université de Lyon II.
- Bonneville, M. (1993). Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise. *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ? Programme interministériel « Mutations économiques et urbanisation »* (pp. 321-343). Paris: Economica.
- Bourdeau-Lepage, L., & Huriot, J.-M. (2005). La métropolisation : thème et variations. Dans M.-C. Buisson, & D. Mignot, *Concentration et ségrégation : dynamiques et inscriptions territoriales* (pp. 39-64). Bruxelles: De Boeck (Économie, Société, Région).
- Bourdin, A. (2005). *La métropole des individus*. La Tour D'Aigues : Ed. de l'Aube, 249p.
- Bourdin, A. (2015). L'action métropolitaine. *Espaces et sociétés*, 1(160-161), pp.173-187. Consulté le mars 2016, 28, sur <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2015-1-page-173.htm#>
- Bryson, J.-M., & Roering, W.-D. (1988). Strategic planning options for the public sector. Dans J.-L. Perry, *Ed. Handbook of Public Administration (2nd edn)*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Burgel, G. (2008). *Paris meurt-il?* Paris: Parrin, 180p.
- Castells, M. (1996). *The rise of the network society*. Oxford: Blackwell.
- CERDARE. (2010). A l'heure de la métropolisation: quels contours juridiques. *Journées d'études*. Université Montesquieu - Bordeaux IV.
- Chalas, Y. (2001). *Villes contemporaines*. Paris: Cercle d'art, 208p.
- Chaléard, J.-L. (2014). Introduction. Dans J.-L. Chaléard, (*dir*) *Métropoles aux Suds: le défis des périphéries* (pp. 7-32). Paris: Karthala.
- Chaléard, J.-L., & SanJuan , T. (2017). *Géographie du développement. Territoires et mondialisation dans les Suds*. Paris: Armand Colin, Collection U., 270p.
- Charbonneau, F., Lewis, P., & Manzagol, C. (2003). *Villes moyennes et mondialisation*. Université de Montréal, Trames Editions.
- Chevalier, D. (1972). Signes de Beyrouth en 1834. *Bulletin d'Études Orientales, Damas*, pp. 211-229.
- Choay, F. (1980). *La règle et le modèle*. Paris: Editions du Seuil.

- Choay, F. (1994). Le règne de l'urbain et la mort de la ville. *La ville, art et architecture en Europe, Centre Pompidou, Paris*, pp.1830-1993.
- Choay, F. (2010, janvier 3). *Le Blog de la ville: actualités, colloques, photos, lectures, initiatives, déambulations, impressions sur la ville*. Consulté le juillet 8, 2017, sur <http://leblogdelaville.canalblog.com/archives/2010/01/03/16363234.html>
- CNSS. (2014, décembre 30). *Sociale, Caisse Nationale de Sécurité*. Retrieved from www.cnss.gov.lb.
- Cohen, J. (1997). Les dynamiques spatiales des emplois et les mutations du système productif dans la métropole parisienne. Dans A. Maertens, & M. Vervaeke, (Coord.) *La polarisation sociale des villes européenne* (pp. 157-172). Paris: Anthropos, collection Villes.
- Cohen, B. (2004). Urban growth in Developing Countries: A review of current trends and a caution regarding existing forecasts. *World Development*, 32(1), pp. 23–51.
- Collin, J.-P., & Robertson, M. (2007). (dir) *Gouverner les métropoles: enjeux et portraits des expériences sur quatre continents*. Québec: Presses de l'Université Laval.
- Commission Européenne. (1999). *European Spatial Development Perspective: towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 87p.
- Commission Européenne. (2008). *Green Paper on Territorial Cohesion – Turning Territorial Diversity into Strength*. Luxembourg: Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Committee of the Regions and the European Economic and Social Committee. Office for Official Publications of the European Communities. Retrieved janvier 2015, 14, from <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0616:FIN:EN:PDF>
- Corade, N. (1994). La métropolisation ou la ville retrouvée. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 2, pp.251-266.
- Corboz, A. (1992). L'Urbanisme du xxe siècle Esquisse d'un profil. *Faces*, n° 23, pp.53-55.
- Corm, G. (2014). L'influence ottomane dans les structures socio-économiques des pays arabes et leur mode de développement. *Anatoli, De l'Adriatique à la Caspienne: territoires, politiques et sociétés*, pp. 217-232.
- Creswell, J.-W. (2009). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches (3rd ed.)*. CA, US: Sage Publications, Inc.
- Creswell, J.-W., & Plano, K.-L. (2011). *Designing and conducting mixed methods research, 2nd Edition*. Los Angeles: Sage publications.
- Da Cunha, A. (1995). Métropolisation, ressources urbaines et choix délocalisation des entreprises: le cas de la région lémanique. Dans J.-P. Leresche, D. Joye, & M. Bassand, (dir)

- Métropolisation, Interdépendances mondiales et Implications lémaniques* (pp. 209-236). Genève: Georg-Institut Universitaire Kurt Bösch.
- Da Cunha, A., & Both, J.-F. (2004). *Métropolisation, villes et agglomérations: Structures et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains*. Neuchâtel: Observatoire de la ville et du développement durable, Institut de géographie – Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne.
- Dabinett, G. (2010). Spatial Justice and the Translation of European Strategic Planning Ideas in the Urban Sub-region of South Yorkshire. *Urban Studies*, 47(11), pp. 2389-2408.
- Dabinett, G., & Richardson, T. (2005). The Europeanization of Spatial Strategy: Shaping Regions and Spatial Justice through Governmental Ideas. *International Planning Studies*, 10(3-4), pp. 201 - 218.
- Dar, & IAURIF. (2004). *Le Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire Libanais (SDATL)*. Conseil de Développement et de Reconstruction (CDR).
- Davezies, L., & Pech, T. (2014, Septembre 3). La nouvelle question territoriale. *Terra Nova*, 30. Retrieved from www.tnova.fr
- David, L., & Halbert, L. (2010). Logiques financières globales et fabrique de la ville. Dans P. Jacquet, R. Pachauri, & Tubian, L. (éds.), *Regards sur la Terre. Villes: changer de trajectoires* (pp. 91-108). Paris: Presses de Sciences Po.
- Davie, M. (1994). L'espace communautaire orthodoxe dans la ville de Beyrouth (1775-1850). *Les Cahiers du CERMOC, Du privé au public*, 8, pp.99-111.
- Davie, M. (2001). *Beyrouth 1825-1975: un siècle et demi d'urbanisme*. Beyrouth: Ordre des Ingénieurs et des architectes de Beyrouth.
- Davie, M. (1996). *Beyrouth et ses faubourgs: Une intégration inachevée*. Beyrouth: Presses de l'Ifpo. Consulté le mai 2014, 8, sur <http://books.openedition.org/ifpo/3299>
- Davie, M.-F. (1997). « Beyrouth-Est » et « Beyrouth-Ouest » : aux origines du clivage confessionnel de la ville. *Beyrouth, regards croisés, URBAMA*, pp. 17-50.
- Davoudi, S. (2006). Territorial Cohesion, European social model and spatial policy research. Dans A. Faludi, *Territorial cohesion and European model Society*. Cambridge, Mass: The Lincoln Institute for Land Policy.
- Davoudi, S., & Strange, I. (2009). *Conceptions of Space and Place in Strategic Spatial Planning*. London, UK: Routledge.
- De Roo, P. (1992). *Livre blanc : l'aire métropolitaine marseillaise ou la métropole éclatée*. Paris: DATAR.
- Derycke, P.-H. (1979). *Économie et planification urbaines : I/ L'espace urbain*. Paris: PUF.

- Derycke, P.-H. (1993). Théorie des réseaux de villes. Dans A. Sallez, (dir) *Les Villes, lieux d'Europe* (pp. 95-105). La Tour d'Aiguës: DATAR Éd. de l'Aube, coll. Monde en cours.
- Dewailly, B. (2016). Un secteur bancaire et financier prédominant. Dans E. Verdeil, G. Faour, & M. Hamze, (dir) *Atlas du Liban: Les nouveaux défis*. Beyrouth: Conseil National de la Recherche Scientifique (CNRS), Presses de l'ifpo.
- Dewailly, B. (2016a). Des échanges commerciaux fortement déséquilibrés mais dynamiques. In E. Verdeil, G. Faour, & M. Hamze, *Atlas du Liban, Les nouveaux défis* (p. 111). Beyrouth: Conseil National de la Recherche Scientifique (CNRS), Presses de l'ifpo.
- Di Méo, G. (2010). La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques. *L'Information géographique*, 74(3), 23-38.
- Di Méo, G. (2013). La métropolisation Reflet et outil de la mondialisation/globalisation, *La Revue du projet*, n°32, décembre 2013.
- Donzelot, J. (2004). La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification. *Esprit*, 303(3/4) mars-avril 2004), pp. 14-39. Consulté le février 05, 2016, sur <https://www.jstor.org/stable/24249396>
- Douay, N. (2007). *La planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation: enjeux, acteurs et stratégies à Marseille et Montréal*. Géographie. Université Paul Cézanne - Aix-Marseille III - Université de Montréal.
- Douay, N. (2013). La planification urbaine française: théories, normes juridiques et défis pour la pratique. *Information géographique*, 77(3), pp.45-70.
- Dubois-Taine, G., & Chalas, Y. (1997). *La ville émergente*. Paris: Editions de l'Aube.
- Duez, P. (2014). La prospective stratégique métropolitaine. Une démarche nécessaire pour lever l'indétermination géographique et développer l'intelligence territoriale. *51ème colloque ASRDLF, Métropolisation, cohésion et performances : quels futurs pour nos territoires*. Cité Descartes, Marne-la-Vallée.
- Dugua, B. (2015). *Entre mise en oeuvre et mise à l'épreuve de la planification territoriale : dynamique des lieux de projets dans l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise*. Grenoble: Université de Grenoble.
- Dupuy, G. (1995). *Les territoires de l'automobile*. Paris: Anthropos.
- Eddé, C. (1996). Beyrouth, le Mont-Liban et ses environs au XIXe siècle. Dans J.-L. Arnaud, (dir) *Beyrouth, Grand Beyrouth*. Beyrouth: Presses de l'Ifpo. Consulté le juin 6, 2014, sur <http://books.openedition.org/ifpo/3234>
- Edensor, T., & Jayne, M. (2012). *Urban Theory beyond the West: A World of Cities*. London/New York: Routledge.
- Elissalde, B. (2004). *Metropolisation, index complémentaire*.

- Exenberg, A., & Strobl, P. (2013). Introduction. Dans A. Exenberg, & et al., *Globalization and the City: Two Connected Phenomena in Past and Present* (pp. 11-21). Innsbruck: Innsbruck university press. Consulté le janvier 2019, 6, sur <http://books.openedition.org/iup/1356>
- Faludi, A. (2000). The Performance of Spatial Planning. *Planning Practice and Research*, 15(4), pp.299-318.
- Faludi, A. (2002). *European Spatial planning*. Cambridge: MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Faludi, A. (2004). Spatial Planning Traditions in Europe: Their Role in the ESDP Process. *International Planning Studies*, 9(2-3), pp. 155-172.
- Faludi, A. (2006). From European spatial development to territorial cohesion policy. *Regional studies*, 40(6), pp. 667-678. doi: <https://doi.org/10.1080/00343400600868937>
- Faludi, A. (2009a). A turning point in the development of European spatial planning? The “Territorial Agenda of the European Union” and the “First Action Programme”. *Progress in Planning*, 71, pp.1-42.
- Faludi, A. (2009b). The Portuguese, Slovenian and French presidencies 2007–2008 – a sea change in European spatial planning? *European Journal of Spatial Development*, 36. Consulté le avril 28, 2014, sur <https://archive.nordregio.se/Global/EJSD/Refereed%20articles/refereed36.pdf>
- Faludi, A. (2010). Centenary paper: European spatial planning: past, present and future. *The Town planning review*, 81(1), pp.1-22.
- Faour , G. (2015). Evaluating urban expansion using remotely-sensed data in Lebanon. *Lebanese Science Journal*, 16(1).
- Faour, G., & Mhaweij, M. (2014). Mapping Urban Transitions in the Greater Beirut Area Using Different Space Platforms. *Land* 3, pp.941-956.
- Fawaz, M. (2011). Notes on Beirut’s Historiography: Towards a People’s History of the City. Dans E. Longuense, & C. Pieri, *Des banlieues à la ville*. Presses de l’Ifpo, Publications de l’Institut français du Proche-Orient. Consulté le janvier 12, 2015, sur <http://books.openedition.org/ifpo/3452>
- Fawaz, M., & Peillen, I. (2003). *The Slums of Beirut: History and Development 1930-2002*. : United Nations Center for Human Settlement.
- Ferrier, J.-P. (1996). Métropole méditerranéenne et post-urbanisation. *Colloque L'espace en mouvement : Propagation des forces et recompositions territoriales*. Amiens: CREPPRA-Université de Picardie.
- Ferrier, J.-P. (2001). Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. *Cahiers de la Métropolisation, Enjeux et définitions de la métropolisation*(1), pp.41-51.

- Floch, J.-M., & Levy, D. (2011). *Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 : Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines*. INSEE Première, N° 1375 - OCTOBRE 2011.
- Forester, J. (1999). *The deliberative practitioner: Encouraging participatory planning processes*. Cambridge: The MIT Press.
- Freidmann, J. (1987). *Planning in the Public Domain*. Princeton: Princeton University Press, 501p.
- Friedmann, J., & Wolff, G. (1982). World city formation : An agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*(6), pp.309-304.
- Gallent, N. (2008). Strategic-Local Tensions and the Spatial Planning Approach in England. *Planning Theory and Practice*, 9(3), pp.307 - 323.
- Galley, J. (2013). *Les processus de métropolisation et l'urbain de demain, d'après l'atelier 1 des entretiens du CERTU*. Collection Essentiel. Consulté le 24 octobre 2017, sur <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-processus-metropolisation-urbain.pdf>
- Gaschet, F., & Lacour, C. (2002). Métropolisation, centre et centralité. *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1, pp.49-72.
- Gaschet, F., & Lacour, C. (2008). *Métropolisation et ségrégation*. Pessac: Presses universitaires de Bordeaux, 318 p.
- Gazel, H., Harre, D., & Mariconi-Ebrard, F. (2011). *L'urbanisation des pays du Moyen-Orient et de l'Afrique de Nord (MENA), 1950 - 2030*. Groupe Caisse des dépôts, Menapolis e-geopolis et Centre pour l'Intégration en Méditerranée (CMI).
- Ghorayeb, M. (1998). The work and influence of Michel Écochard in Lebanon. Dans P. Rowe, & H. Sarkis, *Projecting Beirut, Episodes in the Construction and The Reconstruction of a modern city* (pp. 106 - 121). Prestel.
- Ghorayeb, M. (2000). *La transformation des structures urbaines de Beyrouth pendant le Mandat français, thèse en urbanisme*. Paris: Université de Paris VIII, Institut Français d'Urbanisme, 368p.
- Ghorayeb, M. (2014). *Beyrouth sous mandat français*. Paris: Karthala.
- Ghorra-Gobin, C. (2000). Les Etats-Unis, entre local et mondial. *Presses de Sciences Po*.
- Ghorra-Gobin, C. (2006). *(dir) Dictionnaire des mondialisations*. Paris: Armand Colin.
- Ghorra-Gobin, C. (2010). Différencier la ville globale de la ville mondiale. Dans J.-P. Augustin, & M. Favory, *50 questions à la ville : Comment penser et agir sur la ville* (pp. 185-189.). Pessac: Maison des Sciences et de l'Homme d'Aquitaine.
- Glaeser, E. (1998). Are cities dying ? *Journal of Economic Perspectives*, 12(2), pp.139-160.

- Grix, J. (2001). *Demystifying Postgraduate Research: From MA to PhD*. Birmingham: Birmingham University.
- Halbert, L. (2010). *L'avantage métropolitain*. Paris: la ville en débat, Presses Universitaires de France, 152p.
- Hanssen, J. (2005). *Fin de siècle Beirut, the making of an ottoman provincial capital*. Oxford: Clarendon Press.
- Harris, N., & Hooper, A. (2004). Rediscovering the Spatial in public policy and planning: an examination of the spatial content of sectoral policy documents. *Planning Theory and Practice*, 5(2), pp.147-169.
- Harvey, D. (2009). *Social Justice and the City*. Athens: éd. rev., Athens, University of Georgia Press.
- Houghton, G., Allmendinger, P., Counsell, D., & Vigar, G. (2009). *The New Spatial Planning: Territorial management with soft spaces and fuzzy boundaries*. London: Routledge.
- Hay, C. (2002). *Political Analysis. A Critical Introduction*. Basingstoke: Palgrave.
- Healey, P. (1997a). The Revival of Strategic Spatial Planning in Europe. Dans P. Healey, A. Khakee, A. Motte, & B. Needham, (eds) *Making Strategic Spatial Plans: innovation in Europe* (pp. 3-20). London: UCL press.
- Healey, P. (1997b). An institutionalist approach to spatial planning. Dans P. Healey, A. Khakee, A. Motte, & B. Needham, (Eds.) *Making Strategic Spatial Plans: Innovation in Europe* (pp. 21-36). London: UCL Press.
- Healey, P. (1997c). *Collaborative planning shaping places in fragmented societies*. Vancouver: University of British Columbia Press.
- Healey, P. (1998). Building Institutional Capacity through Collaborative Approaches to Urban Planning. *Environment and Planning: A*, 30(9), pp.1531-1546.
- Healey, P. (2006). Relational complexity and the imaginative power of strategic spatial planning. *European Planning Studies*, 14 (4), 525-546.
- Healey, P. (2007). *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. London: Routledge.
- Healey, P. (2009). In search of the 'strategic' in spatial strategy making. *Planning Theory and Practice*, 10(4), 439-457.
- Healey, P. (2012). The universal and the contingent: Some reflections on the transnational flow of planning ideas practices. *Planning Theory*, 11(2), pp.188-207.
- Hillier, J. (2007). *Stretching Beyond the Horizon: A Multiplanar Theory of Spatial Planning and Governance*. Aldershot: Ashgate.

- Hillier, J., Boelens, L., Balducci, A., Wilkinson, C., & Nysett, T. (2011). Strategic planning in uncertainty: theory and exploratory practice. *Town planning review*, 82(5), pp. 481-501.
- Hokayem, A. (1992). L'ascension de la bourgeoisie urbaine au Liban : de l'époque des *Tanzimat* à celle du mandat français. *Cahiers de la Méditerranée, Bourgeoisies et notables dans le monde arabe (XIXe et XXe siècles)*, 45(1), pp. 203-228. Consulté le mars 2015, 30 , sur http://www.persee.fr/doc/camed_0395-9317_1992_num_45_1_1089
- Huriot, J.-M., & Perreur, J. (1994). La centralité. Dans J.-P. Auray, A. Bailly, P.-H. Derycke, & J.-M. Huriot, *Encyclopédie Spatiale* (pp. 46-53). Economica.
- INSEE. (2016). *Base des unités urbaines*. Consulté le avril 15, 2017, sur <https://www.insee.fr/fr/information/2115018>
- Jensen, O.-B., & Richardson, T. (2004). *Making European Space: mobility, power and territorial identity*. London and New York: Routledge.
- Jouve, B., & Lefebvre, C. (2004). *Horizon métropolitains*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Jouve, B., & Lefevre, C. (1999). *Villes, métropoles, les nouveaux territoires du politique*. Paris: Anthropos.
- Jouve, B., & Lefevre, C. (2004). *Horizons métropolitains*. Presses polytechniques et universitaires romandes, 273p.
- Julien, P. (2002). Onze fonctions pour qualifier les grandes villes. *INSEE Première, Direction régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur, Insee, N°840*.
- Kassir, S. (2003). *Histoire de Beyrouth*. Fayard.
- Kaufmann, J.-L., & Jacob, H.-M. (1987). A public planning perspective on strategic planning. *Journal of the American Planning Association*, 53, pp. 21- 31.
- Knox, P., & Taylor, P. (1995). *World Cities in a World-System*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Koolhaas, R. (1994). La ville générique. Dans R. Koolhaas, S. Boeri, N. Kwinter, N. Tazi, & H.-U. Obrist, *Mutations*. New York: Actar, rc en rêve/Centre d'architecture, 2000.
- Krumholz, N. (1982). A retrospective view of equity planning, Cleveland 1969-1979. *Journal of Amercian Planning association*, 48, 163-174.
- Kunzmann, K. (2000). Strategic spatial development through information and communication. In W. Salet, & A. Faludi, (Eds.) *The Revival of Strategic Spatial Planning* (pp. 259-265). Amsterdam: Royal Netherlands Academy of Arts and Sciences.

- Kunzmann, K. (2006). The Europeanisation of Spatial Planning. Dans N. Adams, J. Alden, & N. Harris, (Eds.) *Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union* (pp. 43-64). Aldershot: Ashgate.
- Lacour, C. (1980). "Formes d'urbanisation, mobilité et captivité. *Revue économique du Sud-Ouest*, pp. 3-18.
- Lacour, C. (1999). Méthodologie de recherche et théorisation des villes. Dans C. Lacour, & S. Puissant, *La métropolisation. Croissance, Diversité, Fractures* (pp. 63-113). Paris: Anthropos - Economica (Collection Villes).
- Lacour, C., & Puissant, S. (1991). *Espaces régionaux, nouvelles métropoles internationales, nouveaux déserts: les atlanticités*. Bordeaux: Éd. de l'IERSO.
- Lacour, C., & Puissant, S. (1999). (dir) *La Métropolisation : Croissance, diversité, fractures*. Paris: Anthropos, 190p.
- Lalanne, A., & Pouyanne, G. (2011). *La métropolisation entre approfondissement et détournement Controverses économiques du début du XXIème siècle*. Groupe de Recherches en Economie Théorique (GREThA), PUCA et CNRS .
- Lamy, S., & Ibrahim, S. (2014). *Recueil des textes relatifs au droit de l'Urbanisme et de la Construction au Liban*. Beyrouth: Académie Libanaise des Beaux-Arts (ALBA).
- Lamy, S., & Yazigi, S. (2017). (dir) *La règle d'urbanisme. Le cas des terriens en pente*. Beyrouth: Académie Libanaise des Beaux-Arts (ALBA).
- Languillon-Aussel, R. (2018). Villes verticales et capitalismes urbains. *Géographie et cultures [En ligne]*, consulté 01 mai 2019, 102/2017. doi:DOI : 10.4000/gc.5245
- Laugenie, J. (1956). Le port de Beyrouth. *Revue de géographie de Lyon*, 31(4), pp. 271-294. Consulté le mai 2018, 13, sur www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1956_num_31_4_2117
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Librairie de l'architecture et de la ville, Anthropos, 485p.
- Lefevre, P. (2009). *Métropolisation et gouvernance urbaine : les dynamiques territoriales du nouveau régionalisme dans les agglomérations de Los Angeles et San Francisco*. Toulouse: Thèse en Géographie et Aménagement, Université de Toulouse Mirail - Toulouse II.
- LeGoix, R. (2014). Les transformations des marchés immobiliers résidentiels suburbains en régime de production financiarisé. *51e colloque de l'ASRDLF2014, Métropolisation, cohésion et performances: quels futurs pour nos territoires*. Marne-la-Vallée.
- Leresche, P. (1995). Mythes et réalités de la métropole lémanique. Dans P. Leresche, D. Joye, & M. Bassand, (dir) *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques* (pp. 183-207). Genève: Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch.

- Leroy, S. (2000). Sématique de la métropolisation. *L'espace géographique*, 1(29), 78-86.
- Lévy, J. (1995). Paris métropolitain, Réseaux et territoires de l'espace parisien. Dans J.-P. Leresche, D. Joye, & M. Bassand, (dir) *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques* (pp. pp.57-73). Genève: Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch.
- Levy, j., & Lussault, M. (2003). (dir), Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. pp.612-615. Belin.
- Lombard, J., Mesclier, E., & Velut, S. (2006). Introduction. La mondialisation : objet géographique. Dans J. Lombard, & et al., *La mondialisation côté Sud: Acteurs et territoires* (pp. 31-41). Marseille: IRD Éditions. Consulté le août 16, 2019, sur <http://books.openedition.org/irdeditions/6691>
- Lorrain, D., & Verdeil, E. (2017). Conclusion. Dans D. Lorrain, (dir) *Métropoles en méditerranée. Gouverner par les rentes*, 321p. (pp. 257-309). Paris: SciencesPo, Les Presses.
- Lussault, M. (2009). Urbain mondialisé. Dans J.-M. Stebe, & H. Marchal, (dir) *Traité sur la ville* (pp. 723-771). Paris: Presses Universitaires de France.
- Lussault, M. (2011). L'urbain métropolisé français dans la mondialisation: état des lieux et problématiques. Dans E. Berthier, (dir.) *Des systèmes spatiaux en perspective* (pp. 11-28). La documentation française, DATAR, Revue d'études et prospectives, No 5.
- Lussault, M. (2012). Trans-spatialités urbaines. *Hermès, La revue*, 2(74), 67-74.
- Mangin, D. (2009). Les métropoles européennes de l'après-crise. *Futuribles*, n° 354, pp. 33-38.
- Mastop, H. (1998). National planning: new institutions for integration. *paper for the XII AESOP Congress*. Aveiro.
- Merlin, P. (2010). La dimension économique de l'exode urbain. *Pouvoirs locaux*, 85(II), pp.75-80.
- Mermier, F. (2015). *Récits de villes : d'Aden à Beyrouth*. Arles: Actes Sud/Sindbad.
- Meyerson, M., & Banfield, E. (1955). *Politics, Planning and the Public Interest : The Case of Public Housing in Chicago*. New York: New York Free Press.
- Miller, D., & Holt-Jensen, A. (1997). Bergen and Seattle: a Tale of Strategic Planning in Two Cities. *European Planning Studies*, 5(2), pp. 195-214.
- Mintzberg, H. (1994). *The Rise and Fall of Strategic Planning - Reconceiving Roles for Planning, Plans, Planners*. New York: The Free Press.
- Mongin, O. (2009). *La condition urbaine, la ville à l'heure de la mondialisation*. collection POINTS, édition du Seuil.
- Moriconi-Ebrard, F. (1994). *Pour comparer les villes du monde*. Paris: Geopolis. Anthropos, coll. « Villes », 246 p. .

- Motte, A. (2005). Les projets métropolitains. *Pouvoirs locaux*, 67(4), pp.21-26.
- Motte, A. (2006). *La notion de planification stratégique spatialisée en Europe (1995-2005): (Strategic Spatial Planning)*. Recherches PUCA.
- Mumford, L. (1965). *La cité à travers l'histoire*. Le Seuil.
- Mumford, L. (1970). *Le déclin des villes ou la recherche d'un nouvel urbanisme*. Editions France Empire.
- Nadin, V. (2007). The Emergence of the Spatial Planning Approach in England. *Planning Practice and Research*, 22(1), pp. 43-62.
- Nadin, V. (2007). The Emergence of the Spatial Planning Approach in England. *Planning Practice and Research*, 22(1), pp. 43-62.
- Nadin, V., & Stead, D. (2013). Opening up the compendium: An evaluation of international comparative planning research methodologies. *European Planning Studies*, 21(10), pp.1542-1561.
- Nammour, E. (2002). Une histoire du tramway électrique de Beyrouth à travers le bimensuel Lisan el Hal. *Chronos*, 6, pp 173-195 .
- Newman, P., & Thornley, A. (1996). *Urban planning in Europe: international competition, national systems, and planning projects*. London: Routledge.
- Plassard, F. (1992). L'impact territorial des transports à grande vitesse. Dans P.-H. Derycke, (dir) *Espace et dynamiques territoriales* (pp. 243-262). Paris: Economica.
- PNUD. (2014). Perspectives d'urbanisation dans le monde. Consulté le 24 octobre 2017, sur <https://esa.un.org/unpd/wup/DataQuery/>
- Pumain, D. (1995). An implicit large territorial-technical system: settlement systems. *Flux*, n° 21 Paris: GDR 903 « Réseaux » du CNRS, pp.11-20.
- Raymond, C. (2009). Beyrouth et l'empire ottoman: dynamiques de nouvelles historiographies de la ville. *Patrimoines culturels en Méditerranée orientale : recherche scientifique et enjeux identitaires. 3ème atelier : Les héritiers de l'Empire ottoman et l'héritage refusé*. Lyon: Rencontres scientifiques en ligne de la Maison de l'Orient et de la Méditerranée. Consulté le juin 2014, 17, sur <http://www.mom.fr/3eme-atelier.html>.
- Robertson, M. (2005). La mondialisation pour expliquer la métropolisation. *Capsule*, 05(15). Consulté le janvie 05, 2017, sur http://www.vrm.ca/Cap_0515.asp?ID=582.
- Robertson, M. (2009). Young “netizens” creating public citizenship in cyberspace. *International Research in Geographical and Environmental Education*, 18(4), 287-293.
- Robinson, J. (2006). *Ordinary Cities : between Modernity and Development*. Londres, New York: Routledge.

- Robson, C. (2011). *Real world of research: a resource for social scientists and practitioners researchers, 3rd edition*. Oxford: Blackwell publishing.
- Roger, I. (2007). *Les processus de métropolisation dans les capitales régionales européennes (agglomération de 500 000 à 1 000 000 d'habitants). Les cas de Bordeaux, Bristol, Montpellier, Saragosse et*. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II,.
- Roncayolo, M., & Paquot, T. (1992). (dir) *Villes et civilisations urbaines, XVIII-XXème siècle*. Paris: Larousse, Textes essentiels, 688p.
- Roy, A. (2009). The 21st-century metropolis: New geographies of theories. *Regional Studies, Routledge, Taylor & Francis Group, 43(6)*, pp. 819–830.
- Roy, A. (2014). Worlding the South: toward apost-colonial urban theory. Dans S. Parnell, & S. Olfield, *The Routledge Handbook on cities of the Global South* (pp. 22-33). New York: Routledge.
- Ruppert, H. (1999). *Beyrouth, une ville d'Orient marquée par l'Occident*. Beyrouth: Presses de l'IFPO, 166p. Consulté le février 7, 2015, sur <http://books.openedition.org/ifpo/3814>
- Salam, A. (1998). The Role of Government in shaping the built environment. In P. Rowe, & S. Hashem, *Projecting Beirut : Episodes in the construction and reconstruction of a modern city* (pp. 122-133). Munich ; New York: Prestel.
- Salet, W. (2007). New Metropolitan Spaces and Metropolitan Strategies in the Face of Modernisation. *Métropoles [Online](2)*. Consulté le Août 6, 2018, sur <http://journals.openedition.org/metropoles/262>
- Salet, W., & Faludi, A. (2000). *The Revival of Strategic Spatial Planning*. Amsterdam: Royal Netherlands Academy of Arts and Sciences.
- Saliba, R. (1998). *Beirut 1920-1940 : domestic architecture between tradition and modernity*. Beirut: Order of Engineers and Architects, 128p.
- Saliba, R. (1998). *Beirut 1920-1940 : domestic architecture between tradition and modernity*. Beirut: Order of Engineers and Architects, 128p.
- Sallez, A., & Verot, P. (1993). Les villes en question. Dans A. Sallez, (dir.) *Les Villes, lieux d'Europe* (pp. 147-178). La Tour d'Aiguës: DATAR-Éd. de l'Aube, coll. « Monde en cours ».
- Sassen, S. (1991). *La ville globale New York - Londres - Tokyo*. Paris: Descartes & Cie, 530p.
- Savy, M., & Veltz, P. (1993). Aménager le territoire dans un monde ouvert. Dans M. Savy, & P. Veltz, (dir) *Les Nouveaux Espaces de l'entreprise* (pp. 181-194). La Tour d'Aiguës: DATAR-Éd. de l'Aube, coll. "Monde en cours".
- Savy, M., & Veltz, P. (1995). *Économie globale et réinvention du local*. La Tour d'Aiguës: DATAR-Éd. de l'Aube, coll. "Monde en cours" 189p.

- Sayer, A. (2000). *Realism and social science*. London: Sage.
- Schout, A., & Jordan, A. (2007). From cohesion to Territorial Policy Integration (TPI); exploring the he governance challenges of the European Union. *European Planning Studies*, 15, pp.835-851.
- Scott, A. (2000). *Global City-Regions*. Oxford: Oxford University Press.
- Scott, A. (2019). City-regions reconsidered. *Economy and Space, Sage*, pp.1-27. Consulté le août 2019, 19, sur DOI: 10.1177/0308518X19831591journals.sagepub.com/home/epn
- Sehested, K., & Hanssen, G.-S. (2013). Strategic planning in compact city development – integrating the variety of knowledge, interests and concerns? *NESS, workshop Strategic planning and collaborative innovation as proactive public management strategies, 10-13 juin 2013*.
- Seto, K., Boone , C., Branislav, O., Fragkias, M., Haase, D., Langanke, T., . . . Marcotulio, P. (2012). Urban land teleconnections and sustainability. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 109(20), pp. 7687–92.
- Sfeir-Khayat, J. (1996). Beyrouth au milieu du xixe siècle : naissance d'un centre. Dans J.-L. Arnaud, (dir) *Beyrouth, Grand Beyrouth*. Beyrouth: Presses de l'Ifpo. Récupéré sur <http://books.openedition.org/ifpo/3236>
- Simmel, G. (2013). *Les grandes villes et la vie de l'esprit. Suivi de "Sociologie des sens"*. Paris: Payot, coll. « Petite Bibliothèque Payot », trad. J.-L. Vieillard-Baron et F. Joly, préf. P. Simay, 107p.
- Taylor, P. (2003). *World City Networks : A Global Urban Analysis*. Londres: Routledge.
- Tewdwr-Jones, M., & Williams, R.-H. (2001). *The European Dimension of British Planning*. London: Taylor and Francis.
- The Gouvernement of Lebanon. (2018). *Lebanon Economic Vision*. Beirut, , 1274p.
- Theurillat, T. (2011). La ville négociée : entre financiarisation et durabilité. *Géographie, économie, société*, 13(3), pp.225-254.
- Trouin, J.-F. (2000). *Les métropoles "des Sud"*. Paris: Ellipses.
- UN-HABITAT. (2008). *State of the World's Cities 2008-2009: Harmonious Cities*. London : Earthscan.
- UN-HABITAT. (2011). *Lebanon urban profile, a desk review report*. Beyrouth: UN-HABITAT.
- UN-HABITAT. (2013). *Reforming urban planning system in Lebanon, findings of the research assessment*. Beyrouth: UN-HABITAT.

- Vandermotten, C. (2009). Les villes qui gagnent, les villes qui perdent. *Futuribles*, n° 354, pp.61-71.
- Veltz, P. (1996). *Mondialisation villes et territoires - l'économie d'archipel*. Paris: Presses universitaires de France (PUF), 262p.
- Verdeil, E. (2002). *Une ville et ses urbanistes: Beyrouth en reconstruction*. Paris: Thèse de doctorat en géographie Sous la direction de M. Pierre Merlin, Université Paris I.
- Verdeil, E. (2010). *Beyrouth et ses urbanistes, une ville en plans (1946 - 1975)*. Beyrouth: Institut Français pour le Proche-Orient (IFPO), 322p.
- Verdeil, E.; Faour, G.; Velut, S. (2007). (dir) *Atlas du Liban, Territoires et Société*. Beyrouth: Institut Français du Proche-Orient (IFPO) - CNRS Liban, 218p.
- Viard, J. (1994). *La Société d'archipel ou les territoires du village global*. La Tour d'Aiguës : DATAR-Éd. de l'Aube, coll. Monde en cours, 128p.
- Vigar , G. (2009). Integrative and strategic approach towards spatial development. *European Planning Studies*, 17(11), pp. 1571-1590.
- Walsh, C. (2010). *Strategic spatial planning at the Regional and local scales: a case study of Dublin city-region*. Dublin: University college of Dublin.
- Watson, V. (2008). Seeing from the South: refocusing urban planning on the Globe's central issues. *Urban Studies Journal Limited*, 0042-0980 Print/1360-063X Online. doi:10.1177/0042098009342598
- Watson, V. (2014). Learning planning from the South: Ideas from the new urban frontiers. Dans S. Parnell, & S. Olfeld, *The Routledge Handbook on cities of the Global South* (pp. 98-108). London and New York: Routledge Taylor & Francis Group.
- Weber, R. (2010). Selling City Futures: The Financialization of Urban Redevelopment Policy. *Economic Geography*, 86, pp.251-274.
- Wiel, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Architecture + recherches / Mardaga, Sprimont (Belgique).
- World Bank, & United Nations. (2013). *Lebanon economic and social impact assessment of the Syrian conflict*.
- Yassin, N. (2011). City Profile: Beirut. *Elsevier*. doi:doi:10.1016/j.cities.2011.02.001
- Yin, R.-K. (2009). *Case Study Research: Design and Methods (4th ed.)*. Thousand Oaks: CA: Sage Publications.
- Zepf, M., & Andres, L. (2011). *Enjeux de la planification territoriale en Europe*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Annexes

Annexe 1 Répartition de la population mondiale en milliers

Année	Population Urbaine		Population rurale		Population Mondiale		Total population mondiale
	Pays développés	Pays en développement	Pays développés	Pays en développement	Pays développés	Pays en développement	
1,950	444,209	302,272	368,734	1,410,563	812,943	1,712,835	2,525,778
1,964	605,938	547,251	350,286	1,766,264	956,224	2,313,515	3,269,739
1,970	672,796	677,485	335,434	2,005,458	1,008,230	2,682,943	3,691,173
1,998	875,262	1,863,554	310,297	2,926,190	1,185,559	4,789,744	5,975,303
2,000	885,298	1,970,833	308,057	2,963,512	1,193,355	4,934,345	6,127,700
2,005	920,702	2,278,311	294,447	3,020,635	1,215,149	5,298,946	6,514,095
2,007	935,507	2,409,245	290,049	3,038,304	1,225,556	5,447,549	6,673,105
2,010	956,857	2,614,415	284,077	3,060,834	1,240,934	5,675,249	6,916,183
2,015	985,831	2,971,454	273,757	3,093,740	1,259,588	6,065,194	7,324,782
2,025	1,034,150	3,671,623	252,007	3,125,633	1,286,157	6,797,256	8,083,413
2,050	1,113,500	5,225,111	189,610	3,022,723	1,303,110	8,247,834	9,550,944

Source : Programme des Nations Unies pour le Développement, 2014

Annexe 2 Distribution de la population résidente au Liban en 2016

Mohafazat/caza	Libanais	Palestiniens	Syriens	Total
AKKAR	266,020	18,732	143,634	428,386
Akkar	266,020	18,732	143,634	428,386
Nord	554,863	58,112	222,762	835,737
Batroun	46,080	0	20,260	66,340
Bcharre	21,224	0	3,945	25,169
Koura	48,226	0	23,097	71,323
Minieh-Dannieh	118,640	49,272	81,668	249,580
Tripoli	265,553	8,840	76,018	350,410
Zgharta	55,139	0	17,775	72,914
BEKAA	279,578	10,221	346,682	636,481
Rachaya	33,350	0	14,393	47,743
Bekaa Ouest	66,735	1,315	91,054	159,104
Zahleh	179,493	8,906	241,235	429,634
BAALBEK - HERMEL	275,571	6,620	180,767	462,958
Baalbek	237,351	6,620	172,115	416,087
Hermel	38,220	0	8,652	46,872
BEYROUTH	403,579	9,072	37,271	449,922
Beyrouth	403,579	9,072	37,271	449,922
MONT-LIBAN	1,507,222	44,030	396,519	1,947,771
Aley	164,133	824	86,069	251,025
Baabda	520,012	26,165	128,878	675,055
Chouf	153,773	15,000	73,270	242,043
Metn	427,534	1,990	75,314	504,838
Jbeil	80,661	0	9,347	90,008
Kesrouan	161,109	51	23,641	184,801
SUD	471,925	163,481	106,508	741,914
Jezzine	20,264	0	4,379	24,643
Saida	250,704	89,782	62,557	403,042
Sour	200,958	73,699	39,573	314,229
NABATIYEH	276,285	549	65,857	342,691
Bint-Jbeil	66,451	91	11,329	77,871
Hasbaya	31,346	0	8,020	39,366
Marjeyoun	53,040	48	10,371	63,460
Nabatiyeh	125,448	410	36,136	161,994
Total population	4,035,042	310,817	1,500,000	5,845,859
Pourcentage (%)	69.0%	5.3%	25.7%	100.0%

Source ; Données UNHCR, UNRWA et LCRP

Annexe 3 Méthodologie de délimitation des agglomérations urbaines

(Faour , 2015; Faour & Mhawej, 2014; World Bank & United Nations, 2013)

Materials and Methods

Data were acquired from different sources: a topographic map (1/20,000) was prepared by the Directorate of Geographic Affairs (DAG) in 1963; Russian COSMOS KVR1000 images were acquired in 1994 by an analog sensor on a negative film and then scanned at high resolution for a spatial resolution of 2 m; IKONOS satellite images were acquired in December, 2005, covering the whole territory by a multispectral sensor with a spatial resolution of 1 m; and RapidEye satellite images were acquired in September 2010, with a 5-m spatial resolution (Table 1).

Table 1: Descriptions of the data used

Data Used	Date	Spatial Resolution	Source	Method	Problems
Topographic Map	1963	1:20000	Lebanese Army	Visual Interpretation	Different scale of aerial photography
Landsat 5	1998	30 m.	CNRS (National Council for Remote Sensing)	Visual Interpretation	Black and white images
IRS-1C	1998	5 m.	CNRS (National Council for Remote Sensing)		
IKONOS	2005	1 m.	CNRS (National Council for Remote Sensing)	Visual Interpretation	No problem
RapidEye	2010	5 m.	CNRS (National Council for Remote Sensing)	Visual Interpretation	No problem

Urban areas were identified by their bluish to white color, their straight edge and their regular geometric form in the multispectral satellite imageries (IKONOS, Landsat 5, RapidEye). Lebanese topographic maps typically use a grey tint to indicate urban areas. These areas are defined by building and road network density.

Digital geo-referenced colour topographic maps scale 1:20.000 were acquired from the Directorate of Geographic Affairs (DAG). Urban settlements map of 1963 was delineated from these topographic maps composed of 121 topographic sheets that cover the whole Lebanese territories.

Landsat satellite images were acquired in October 1998 by the multispectral TM (Thematic Mapper) with a spatial resolution of 30 m. These images were fused with panchromatic Indian Remote Sensing satellite (IRS-1C) in order to improve the spatial resolution (the final pixel size is 5 m).

High spatial resolution IKONOS imagery of Lebanon was provided by Dubai-based Space Imaging Middle East (SIME). These satellite images were collected in 2005 and were used to extract the urban map of Lebanon in 2005. RapidEye datasets were acquired by DigitalGlobe. All these dataset were registered using the Lebanese stereographic coordinate system.

The choice of the distance from urban agglomeration plays a significant role in the determination of the built environment in cities. The threshold value can vary from 50 to 200 m, but commonly, the threshold of 200 m between buildings is preferred (World Bank and the United Nations, 2013), especially in European cities having the same characteristic as Lebanon. Thus, this same value was selected in this study.

Annexe 4 Questionnaire enquête mobilité résidentielle

#	Caza de résidence	CF de résidence	Caza de destination	CF de destination	Déplacements hebdomadaires	Profession	Moyen de transport	Distance parcourus	Motif du déplacement

Annexe 5 : Présentation du contexte libanais

Le Liban n’échappe pas à la dynamique de reconfiguration généralisée des espaces. La mondialisation et la concentration des opportunités de travail au niveau des agglomérations urbaines, et notamment, au niveau de la capitale Beyrouth, renforcent l’attractivité des espaces en question. En effet, sa localisation stratégique au sud du bassin méditerranéen, le climat d’investissement, sa géographie, la concentration des établissements académiques et bien d’autres facteurs ont contribué à la transformation des structures territoriales sur le plan démographique et spatial.

Situé en méditerranée orientale, au carrefour de trois continents, l’Asie, l’Europe et l’Afrique, le Liban occupe une superficie de 10.452 Km². Néanmoins, la surface de 1 643 circonscriptions foncières (CF) est 10 254 Km². Doté d’une façade maritime à l’ouest, l’ouvrant au monde extérieur, il a une frontière sud avec les Territoires Palestiniens Occupés et deux autres frontières nord et est avec la Syrie.

Carte 66 Localisation du Liban



Sur le plan morphologique, en dépit de sa surface réduite, le Liban dispose d'un avantage comparatif le démarquant des pays de la méditerranée arabe : son relief qui lui attribue un caractère montagnard (Atlas, 2007 ; SDATL, 2009). Cette caractéristique constitue un atout climatique, assure une hydrographie abondante et favorise une diversité paysagère entre mer et montagne, et une biodiversité riche. Fort de ces atouts géographiques, le Liban est composé d'une bande côtière étroite, de deux chaînes de montagnes ouest et est, entre lesquels s'étend la plaine de la Bekaa. La bande côtière concentre la majorité des activités économiques du pays et des villes principales : Beyrouth, la capitale, Tripoli, Saida, Tyr (Sour), Byblos (Jbeil) et Batroun. La chaîne de montagne ouest atteint un pic dépassant 3.000 mètres d'altitude au niveau de Kornet al-Saouda alors qu'au niveau de la chaîne de montagne est, ou l'Anti-Liban, le Mont Hermon, sur la frontière avec le Golan, dépasse 2.800 mètres d'altitude (Atlas du Liban, 2007). La concentration de la population en montagne dépend de l'altitude et des pentes. En général, la population montagnarde occupe les altitudes entre 400 et 1.500 mètres et les pentes inférieures à 30% (SDATL, 2004). Entre les deux chaînes de montagne, s'étend la plaine agricole de la Bekaa, connue auparavant sous le nom de silos à grains de Rome.

Sur le plan administratif, le découpage territorial, depuis la constitution de la République libanaise, dépend d'une série de facteurs liés intrinsèquement au pluralisme communautaire, à la création d'emplois et à la centralisation institutionnelle (Atlas du Liban, 2007). Le Liban est découpé en 8 *mohafazats* ou districts ou régions : Beyrouth, Mont-Liban, Liban-Sud, Liban-Nord, Aakkar, Nabatiyeh, Beqaa et Baalbek – Hermel. Chaque mohafazat est subdivisé en cazas. Le tableau suivant montre la distribution des cazas sur les mohafazats du pays

Tableau 53 Découpage administratif du Liban

Mohafazat	Caza	Nombre
Beqaa	Zahleh	3
	Beqaa Ouest	
	Rachaya	
Baalbek - Hermel	Hermel	2
	Baalbek	
Mont-Liban	Jbeil	6
	Kesrouan	
	El-Metn	
	Baabda	
	Aley	
	Chouf	
Nabatiyeh	Nabatiyeh	4
	Bint-Jbeil	
	Hasbaya	
	Marjeyoun	
Aakkar	Aakkar	1
Nord	Minieh	6
	Koura	
	Becharré	
	Tripoli	
	Batroun	
	Zgharta	
Sud	Jezzine	3
	Saïda	
	Sour	
Beyrouth	Beyrouth	1
Total		26

Source : SDATL, 2004 ; Atlas du Liban, 2007

Annexe 6 Structure du PIB

Entre 1998 et 2016, le taux de croissance du PIB est de 6.5% ¹²⁹par an (Annexe 7-1 ; Tableau 1). Cependant, cet accroissement ne se produit pas de façon uniforme, aussi bien sur les différents secteurs d'activités, que sur l'ensemble de la période. En fait, trois cycles caractérisent l'évolution de la structure du PIB. Comme déjà présenté dans le cadre théorique, et ce que les chapitres 5 et 6 ont montré, chacun des cycles a laissé son empreinte sur l'espace notamment celui de l'aire centrale de Beyrouth.

La période allant de 1998 à 2005¹³⁰ est divisée en deux phases. Entre 1998 et 2000, la dette publique atteint un record et la croissance du PIB est ralentie (2.4% par an). Il faut attendre les conférences internationales¹³¹ Paris I, en 2001, et Paris II, en 2002, pour restimuler la croissance du PIB (4.1% par an).

La période allant de 2005 à 2010 se caractérise aussi par deux cycles. L'assassinat du Président Rafic Hariri, en 2005, et la guerre dévastatrice menée par Israël, en 2006, affectent négativement l'économie nationale et le PIB chute à 2.2% par an. La reconstruction post-crise et les aides financières en provenance de pays donateurs et des organisations internationales favorisent, à nouveau, une croissance du PIB. Sur l'ensemble de la période, le taux de croissance du PIB est de 12.32% par an, et ce, malgré la persistance des tensions politiques locales. Entre 2010 et 2016, le pays est affecté par la géopolitique, notamment, la guerre en Syrie. Une récession se fait sentir et le taux de croissance du PIB chute, durant cette période, à 4.76% par an.

¹²⁹ Le calcul du taux de croissance entre deux années : $X_0 = X_n(1+g)^n$. X_0 = PIB de l'année de départ ; X_n = PIB de l'année n ; g= taux de croissance et n=nombre d'années entre l'année 0 et l'année n.

¹³⁰ le taux de croissance est 3.11% par an.

¹³¹ Lors de ces deux conférences et plus tard lors de Paris III en 2007 et le sommet CEDRE en 2018, des pays et des organismes donateurs accordent des aides financières au Liban pour le sauver de la banqueroute.

Tableau 54 Composition du Produit Intérieur Brut au prix actuel (1998-2016)

		1998	2005	2010	2016
Secteur primaire		1 592	1 154	2 228	2 728
A.	Agriculture, Elevage et exploitation forestière	1 592	1 154	2 228	2 728
Secteur secondaire		6 193	4 846	8 151	11 452
B.	Extraction de matériaux et mines		134	255	317
C.	Industrie et manufacture	3 250	2 383	4 408	5 799
D.	Electricité	396	636	645	762
E.	Energie, eau et traitement de déchets		453	610	956
F.	Construction	2 547	1 240	2 233	3 618
Secteur tertiaire		18 362	22 984	41 670	56 294
G.	Commerce, entretien et réparation	5 340	3 861	8 894	9 764
H.	Transport		1 107	1 871	2 730
I.	Hôtellerie et restauration	504	706	1 724	2 114
J.	Information et communication	1 498	797	1 674	2 073
K.	Services financiers	1 798	2 191	4 212	6 823
L.	Immobilier	1 759	5 023	7 434	11 198
M.	Services professionnels	1 731	1 081	2 456	3 004
N.	Services Administratifs		669	1 400	1 438
O.	Administration Publique	2 825	3 257	5 032	6 934
P.	Education	1 611	2 362	3 317	5 516
Q.	Soins sanitaires et sociaux	868	1 044	1 592	2 616
R.S.T.	Services communautaires et personnels	428	886	2 064	2 084
PIB aux prix de base		26 147	28 984	52 049	70 474
Taxes sur produits			4 324	7 716	7 398
moins subventions sur produits			(915)	(1 850)	(1 321)
PIB aux prix du marché		26 147	32 393	57 915	76 551

Source ACS, 1998, 2005, 2010, 2016

L'examen de la composition du PIB (tableau 54), montre la prépondérance du secteur tertiaire par rapport aux secteurs primaire et secondaire. Entre 1998 et 2016, la part des secteurs primaire et secondaire dans le PIB baisse considérablement au profit des activités tertiaires.

En effet, le dynamisme économique libanais est fondé sur le secteur tertiaire, notamment la promotion immobilière, les services financiers, le tourisme et le commerce où les centres commerciaux regroupant des enseignes internationales se développent au détriment des petites et moyennes entreprises et des activités de proximité. Par ailleurs, l'économie libanaise est fortement tributaire des transferts étrangers et diasporiques, sous forme d'investissements financiers, immobiliers et touristiques. La tertiarisation de l'économie dont les activités et les fonctions sont principalement urbaines, voire métropolitaines, renforce l'attractivité et la croissance hypertrophique des espaces beyrouthin. D'ailleurs, des chercheurs affirment que la dépendance

croissante de l'économie du secteur tertiaire impose une reconfiguration de la géographie des activités économiques favorisant, notamment, les espaces urbains et le processus de métropolisation (Davezies & Pech, 2014).

1.1.L'agriculture et l'industrie : de faibles valeurs ajoutées

En 1998, le secteur agricole représente 6.09% du PIB. Cette proportion baisse pour devenir 3.56% en 2005, 3.85% en 2010 et 3.56% en 2016. En dépit de sa faible part dans le PIB, l'activité agricole¹³² emploie 11% de la population active en 2016 (ACS, 2010 ; ILO¹³³, 2016 (The Government of Lebanon, 2018). En dépit des atouts naturels¹³⁴ et la possibilité de développement de l'économie rurale, comme le domaine de l'agriculture biologique et de la pisciculture, le secteur primaire affiche un déclin. Ce dernier est dû, d'une part, à l'absence de politiques étatiques de promotion et de développement agricole, et d'autre part, à la croissance exponentielle de l'urbanisation consommant des espaces naturels et agricoles.

Quant au secteur secondaire,

il représente 23.69% en 1998, puis baisse à 14.96% en 2005 et 2016. Les principales composantes de ce secteur sont l'industrie manufacturière et la construction. La manufacture représente 12.43% du PIB en 1998, puis, chute à 7.36% en 2005, connaît un léger regain en 2010, 7.61%, pour décroître à 7.58% en 2016. Les emplois manufacturiers représentent 10% de nombre total d'actifs, alors que la construction et l'immobilier emploient 12% de la main d'œuvre. L'industrie de la construction représente 9.74% du PIB, en 1998. Plus tard, ce secteur enregistre un recul pour passer à 3.83% en 2005, puis se réinscrire dans un cycle de légère relance 3.86% en 2010 et 4.73% en 2016.

1.2.Le secteur tertiaire : un dynamisme immobilier, commercial et financier

Le secteur tertiaire se taille la part du lion avec une tendance continue à la hausse quoique décroissante en période de crise économique. Affichant une extrême sensibilité à l'instabilité politique et aux chocs sécuritaires, le développement de l'économie tertiaire, dépend à la fois de

¹³² Aussi bien formelle qu'informelle.

¹³³ International Labor Organization

¹³⁴ Sol fertile, présence de l'eau, climat modéré et littoral de 210 km.

facteurs internes, les particularités du système économique et social, les politiques financières des banques et le climat favorable pour les investissements, et externes comme le rapatriement des capitaux diasporiques et les investissements étrangers notamment arabes. Les services représentent 70.23% en 1998, 70.95% en 2005, 71.95% en 2010 et 73.54% en 2016. Néanmoins, la croissance du secteur tertiaire, est largement affectée par les cycles économiques. Le taux de croissance atteint 12.64%, entre 2005 et 2010, tandis que l'expansion de ce secteur se produit à un taux décroissant de l'ordre de 8.48% par an pour la période allant de 2010 à 2016. Les principales composantes du secteur des services sont par ordre décroissant, l'immobilier, le commerce, l'administration publique, les services financiers, l'éducation, les services aux entreprises, le transport, les soins sanitaires et sociaux, l'hôtellerie et la restauration, les services communautaires et personnels et finalement l'information et la communication.

La valeur ajoutée des activités immobilières entre 1998 et 2016 montre une croissance de ce secteur bien qu'à des rythmes différenciés aussi bien sur le plan spatial¹³⁵ que temporel. En 1998, la richesse produite par l'activité immobilière représente 6.73% de l'ensemble du PIB et 9.58% des activités de services. En 2005, le rythme de croissance de la promotion immobilière produit une valeur ajoutée de l'ordre de 15.51% du PIB et 21.85% de la richesse tertiaire. Entre 1998 et 2005, le retour de la confiance, après les sommets Paris I et Paris II (Banque Mondiale, 2018), favorisent une expansion du PIB, des activités tertiaires notamment, immobilières et ce, malgré l'augmentation exponentielle de la dette publique. Durant cette période, le taux de croissance est de 16.17% par an alors que celui des activités tertiaires atteint 3.26% par an s'alignant presque à celui du PIB au prix du marché 3.11%. Entre 2005 et 2010, l'instabilité politique et les assassinats de personnalités politiques et de journalistes conjugués à la guerre dévastatrice menée par Israël en 2006, pèsent lourd sur le secteur immobilier. Malgré le processus de reconstruction, la croissance du secteur immobilier se fait à un rythme décroissant. En dépit de la hausse de la valeur ajoutée immobilière et son passage de 5 023 milliards de livres libanaises à 7 434 milliards de livres libanaises, la part de cette dernière baisse à 12.84% du PIB et à 17.84% de l'ensemble du secteur tertiaire. Le taux de croissance devient moins soutenu, 8.16% par an, tout en s'écartant de celui de l'ensemble des services, 12.64% par an et du PIB 12.32% par an. Cet écart commence à annoncer une crise au niveau de ce secteur et confirme la présence d'une offre immobilière spéculative

¹³⁵ La question de concentration spatiale des investissements immobiliers sera traitée dans la section consacrée aux activités immobilières et de construction.

supérieure à la demande existante. Entre 2010 et 2016, malgré le regain que connaît le secteur immobilier, où la valeur ajoutée atteint 11 189 milliards de livres libanaises, soit 14.63% du PIB et 19.89% des services, le taux de croissance est presque stagnant avec une tendance à la baisse 7.07%. Selon les chiffres de l'association des banques au Liban en 2014, et publiés dans l'Atlas du Liban en 2016, 42% au minimum du volume des crédits financiers vont au secteur immobilier.

La deuxième activité tertiaire est le commerce, entretien et réparation très sensible au contextes sécuritaire, économique et politique. En 1998, la part du commerce, largement supérieure à celle de l'immobilier, est de 5 340 milliards de livres libanaises, soit 20.42% du PIB et 29.08% du secteur tertiaire. Entre 1998 et 2005, le commerce est affecté par la récession, due à la croissance de la dette publique, et connaît une croissance négative de -4.53% par an. En 2005, la valeur ajoutée de l'exploitation commerciale passe à 3 861 milliards de livres libanaises, soit 11.92% du PIB et 16.80% de l'ensemble du secteur. En 2010, l'activité commerciale est relancée ; elle atteint 8 894 milliards de livres libanaises, soit 15.36% du PIB et 21.34% de la valeur ajoutée tertiaire.

L'administration publique occupe la troisième place du secteur tertiaire. En 1998, la part de l'administration publique est 2 825 milliards de livres libanaises, soit 10.80% du PIB et 15.39% du secteur. La croissance de ce secteur se fait aussi à un taux décroissant. En 2005, cette catégorie passe à 3 257 milliards de livres libanaises. Malgré cette augmentation, l'activité de l'administration publique forme 10.05% du PIB e 14.17% et le taux de croissance est de 2.05% par an. En 2010, la part de l'administration publique dans le PIB est de 5 032 milliards de livres libanaises. Malgré une augmentation de 8.89% par entre 2005 et 2010, le pourcentage de l'activité est en baisse ; elle représente 10.05% du PIB et 14.17% des activités de services. Entre 2010 et 2016, le taux de croissance de la valeur ajoutée de l'administration publique (6 934 milliards de livres libanaises) est de 5.49% par an. L'administration publique forme seulement 9.06% du PIB et 12.32% des activités tertiaires.

Les services financiers représentent une composante essentielle du PIB et un acteur principal de la production de l'espace urbain. L'activité de ce secteur est principalement orientée vers le financement de secteurs de consommation plutôt que ceux qui sont productifs. La valeur ajoutée de ce secteur est fortement liée aux politiques de taux d'intérêt et aux flux de capitaux étrangers. En 1998, l'activité financière s'élève à 1 798 milliards de livres libanaises, 6.88% du PIB et 9.79% des services. Le chiffre passe à 2 191 milliards de livres libanaises soit une augmentation de 2.86%

et une proportion s'élevant à 6.77% du PIB et 10.11% des activités tertiaires. Entre 2005 et 2010, le regain de confiance, ainsi que la politique laxiste du secteur financiers vis-à-vis des crédits à la consommation, augmente la valeur ajoutée de l'activité financière à 4 212 milliards de Livres libanaise en 2010, soit une croissance de l'ordre de 13.96%. L'activité financière représente 7.27% du PIB et 10.11% des activités financières. Entre 2010 et 2016, un début de crise s'annonce au Liban. Cette dernière est principalement enclenchée par les hostilités en Syrie qui entraînent une diminution des transferts et investissements internationaux et diasporiques. En dépit de la croissance de l'activité financière à 6 823 milliards de dollars, cette dernière connaît un taux de croissance de 8.37% par an. Néanmoins, les services financiers constituent 8.91% du PIB et 12.12% des services.

L'éducation occupe le cinquième rang du secteur tertiaire. Cette branche du PIB se caractérise par deux systèmes : privé et public opposant les institutions aux frais de scolarités payantes et coûtant cher à celles qui sont moins chères et à but non lucratif. Le décalage entre les institutions privées et publiques ainsi que la concentration des établissements scolaires les plus importants au niveau de Beyrouth et de son aire centrale renforce l'attractivité de l'aire centrale de Beyrouth et par conséquent les disparités territoriales. Depuis 1998 jusqu'à 2016, cette activité est constamment à la hausse. En 1998, l'éducation montre une valeur ajoutée de 1 611 milliards de livres libanaises, soit 6.16% du PIB et 8.77% du secteur tertiaire. En 2005, le produit intérieur relatif à l'éducation croît de 5.62% en devenant 2 362 milliards de livres libanaises, soit 7.29% du PIB et 10.28% des services. Entre 2005 et 2010, la croissance est de 7.03% par an, l'activité se taille 5.73% du PIB et 7.96% des activités tertiaires, avec un produit de 3 317 milliards de livres libanaises. En 2016, le taux de croissance du secteur de l'éducation atteint 7.03% par an et la part de l'éducation devient 5.73% du PIB et 7.96% du total des activités tertiaires. En 2016, le secteur est toujours à la hausse avec 5 516 milliards de dollars, soit 7.21% du PIB et 9.80% des services. Ainsi, le taux de croissance est de 8.02% par an entre 2010 et 2016. Il est à noter qu'au niveau du PIB, la valeur ajoutée relative à l'éducation est consolidée entre celle des établissements privés à haute générateurs de profits et celle des établissements publics non lucratifs, presque déficitaires.

Le sixième secteur est celui des services aux entreprises¹³⁶ représentant la main d'œuvre qualifiée, particulièrement, urbaine voire métropolitaine. Malgré la croissance de ce secteur en 1998 et 2016, le Liban exporte une grande partie de sa main d'œuvre qualifiée vers l'étranger par manque d'opportunités au Liban. En 1998, les services aux entreprises représentent 1 731 milliards de livres libanaises, soit 6.62% du PIB et 9.43% du secteur tertiaire. En 2005, cette activité est presque stagnante à 1 750 milliards de dollars, soit un taux de croissance de 0.16% par an entre 1998 et 2005. La part de cette activité baisse à 5.41% du PIB et 7.61% du secteur tertiaire. En 2010, la valeur ajoutée passe à 3,856 milliards de livres libanaises et forme 6.66% du PIB et 9.25% des activités tertiaires. Le taux de croissance pour la période allant de 2005 à 2010 devient 17.12% par an. Entre 2010 et 2016, la crise économique se reflète sur ce secteur qui voit son taux de croissance diminuer à 2.39%. Les services aux entreprises s'élèvent à 4 442 milliards de livres libanaises le part de ce secteur baisse à 5.89% du PIB et à 7.89% de l'ensemble du secteur tertiaire.

Le septième secteur est celui du transport des marchandises et des personnes par voies maritime, routière et aérienne, aussi bien, à l'intérieur des frontières nationales et qu'au-delà de ces dernières. Les données sur la part du transport dans le PIB sont disponibles à partir de l'année 2005. Etant un secteur corrélé à l'activité économique, le transport est fortement affecté par les périodes de crise et les périodes de croissance. Néanmoins, l'insuffisance de l'infrastructure des transports au Liban représente une contrainte majeure au développement de ce secteur. Il s'agit notamment de l'absence de politique de transport en commun, de transport ferroviaire connectant les régions libanaises entre elles, et au reste du monde, une balance commerciale déficitaire¹³⁷, l'Etat de l'infrastructure routière compromettant la circulation et la sécurité, la centralisation portuaire et aéroportuaire au niveau de Beyrouth, et récemment la crise en Syrie empêchant le transit de marchandises entre le port de Beyrouth et l'arrière-pays compromettent le développement des transports au Liban. En 2005, le transport représente 1 107 milliards de livres libanaises, soit 4.82% du secteur tertiaire et 3.42% de l'ensemble du PIB. En dépit de la croissance économique entre 2005 et 2010, l'augmentation de la mobilité ne se produit pas au même rythme. Le secteur des

¹³⁶ Les services aux entreprises regroupent les services professionnels et les services administratifs. Les services professionnels englobent les activités juridiques, comptables et de gestion, l'architecture, l'ingénierie, le contrôle, l'analyse technique, la recherche et le développement, l'étude de marché, la publicité, le design-photo, la traduction et l'interprétation. Les activités administratives représentent les activités de location et de bail liées à l'emploi, les agences de voyages, l'enquête et la sécurité, services relatifs aux bâtiments et aménagement paysager, activités administratives relatives à l'organisation des salons professionnels et congrès.

¹³⁷ La balance commerciale est déficitaire car les importations dépassent les exportations.

transports connaît une croissance de l'ordre de 11.07% par an et voit sa part diminuer aussi bien dans le PIB (3.23%), que dans le secteur tertiaire (4.49%). En 2016, le secteur se trouve affecté par la crise en Syrie qui bloque le passage au transit de marchandises importées via le port de Beyrouth. Ainsi, le transport routier ainsi que le trafic maritime connaissent une diminution importante. Par contre, la fermeture des aéroports syriens oriente les flux de passagers vers l'aéroport de Beyrouth devenant un hub de transit. Ainsi, Le taux de croissance baisse à 6.56% et la part des transports et malgré une légère hausse la part des transports dans le PIB (3.57%) et dans les activités de services (4.85%).

Comme pour l'éducation, les soins sanitaires et sociaux se répartissent entre le secteur privé, performants mais à but lucratif, et le secteur public offrant des services hospitaliers, à valeur ajoutée nulle et même négative. Les soins publics sont couverts par le ministère de santé publique alors que les soins privés, coûteux, sont pris en charge par les patients, la caisse nationale de sécurité sociale (CNSS) pour les personnes employées et celles à leur charge, par les assurances médicales dont la valeur ajoutée ne fait pas partie de cette branche. En 2013, seulement 50% de la population libanaise bénéficie d'une prise en charge médicale privée (Banque Mondiale, 2018), alors que les bénéficiaires de la caisse nationale de sécurité sociale (CNSS) s'élèvent à 787 429 personnes en 2014 (CNSS, 2014), soit moins que 20% de la population libanaise. Par ailleurs, la géographie des établissements hospitaliers montre une concentration au niveau de la capitale et de ses alentours. Il est à noter que les établissements hospitaliers universitaires se concentrent au niveau de la capitale entre Achrafieh et Minet el Hosn. Ainsi, l'accès aux soins sanitaires engendre deux types de disparités. Le premier creuse le fossé entre les catégories favorisées et celles démunies et le deuxième crée un déséquilibre entre les espaces de l'aire capitale et ceux qui sont éloignés. En fait, l'aire capitale est non seulement favorisée par les soins hospitaliers mais aussi par le développement de la recherche médicale qui est une fonction purement métropolitaine. En 1998, les soins sanitaires et sociaux s'élèvent à 868 milliards de livres libanaises, soit 3.32% du PIB et 4.73% des services. Avec un taux de croissance de 2.67% par an entre 1998 et 2005, la valeur ajoutée de cette branche atteint, en 2005, 1,044 milliards de livres libanaises, représentant 3.22% du PIB et 4.54% du tertiaire. Entre 2005 et 2010, les soins hospitaliers et sociaux affichent un taux de croissance de 8.80%. La valeur ajoutée de cette activité représente 1 592 milliards de livres libanaises, soit 2.75% du PIB et 3.42% du secteur. Entre 2010 et 2016, l'activité poursuit sa

croissance à un taux de 8.63% et affiche 2,616 milliards de livres libanaises, soit 3.42% du PIB et 4.65% des services.

L'hôtellerie et la restauration représente le tourisme direct. Selon le site www.investinlebanon.gov.lb consulté le 30 décembre 2018, l'ensemble de activités touristiques directes et indirectes représentent 19.4% du PIB en 2016 alors que la moyenne mondiale est de 10.4%. Sollicitant des investissements nationaux et internationaux, ce secteur emploie 338 000 actifs soit 18.80% de la population active, dont 123 500 emplois directs, soit 6.9% de la population active. Selon le même site, en 2010, Beyrouth polarise 26.3% des équipements hôteliers, suivi de Kesrouan 22.8%, puis du Nord avec 14.4% puis, le Metn avec 13.2%, ensuite Baabda Chouf et Aley avec 10.8%, Jbeil 6%, la Bekaa 3.6% et le sud 3%. Malgré la part de ce secteur dans le PIB et les publications optimistes du gouvernement libanais, ce dernier affiche une faible résilience face aux chocs sécuritaires et politiques. En 1998, la valeur ajoutée des activités de restauration et d'hôtellerie est de 504 milliards de livres libanaises, 1.93% du PIB et 2.74% du secteur. Avec une croissance de 4.93% par an entre 1998 et 2005, cette branche atteint 706 milliards de dollars, 2.18% du PIB et 3.07% du secteur tertiaire. Entre 2005 et 2010, malgré les chocs politiques et sécuritaires de 2005 et 2006, la restauration et l'hôtellerie atteint une croissance record de 19.55% par an. Sa part devient 1 724 milliards de livres libanaises, ou 2.98% du PIB et 4.14% des services. La croissance de l'occupation hôtelière et de la fréquentation des restaurants libanais est principalement aux flux de touristes en provenance des pays arabes. Durant cette période, les nouveaux centres commerciaux comme ABC, City Mall, le Mall attirent une nouvelle catégorie de touristes, principalement, syriens venant passer des week-ends de shopping à Beyrouth. Entre 2010 et 2016, malgré les investissements dans le secteur, notamment en grands espaces de restauration et de maisons d'hôtes, les retombées des hostilités en Syrie affectent négativement la croissance des activités hôtelières et de restauration qui baisse à 3.46% par an. La valeur ajoutée passe à 2 114 milliards de livres libanaises, soit 2.76% du PIB et 3.76% des activités de services.

La branche de l'information et communication est en pleine croissance au Liban avec une part qui est passée de 1 498 milliards de livres libanaises, 5.73% du PIB et 8.16% du secteur en 1998 à 2 073 milliards de livres libanaises soit 2,71% du PIB et 3.68% de l'ensemble des activités tertiaires. La part de l'information dans le PIB est plus important en 1998, car cette période se caractérise par de grands investissements dans les télécommunications faits principalement par les

opérateurs de téléphone mobile. Par ailleurs, ce secteur dispose d'un potentiel de développement opérationnel et scientifique, surtout en la présence de main d'œuvre qualifiée diplômés d'institutions académiques libanaises de renommée internationale. Encore une fois, ce type d'activité est spécifique aux espaces urbains même métropolitain.

Annexe 7 les points d'accès au Liban

Tableau 55 Distribution des transactions commerciales sur les points d'accès au Liban

Points d'accès	2012 (Milliers de USD)		2016 (Milliers de USD)	
	Importations	Exportations	Importations	Exportations
Port de Beyrouth	14 607 991.00	1 275 275.00	13 547 144.00	1 395 850.00
Aéroport	3 913 858.00	2 063 746.00	3 721 602.00	1 157 040.00
Port de Tripoli	1 264 269.00	212 869.00	1 022 932.00	215 412.00
Masnaa	795 563.00	685 861.00	65 340.00	100 254.00
Port de Saida	563 641.00	58 277.00	261 164.00	14 138.00
Abboudiyeh	115 906.00	165 253.00	17 189.00	28 634.00
Port de Sour	14 603.00	0.00	16 848.00	0.00
Nord-Ouest Arida	3 129.00	13 299.00	52 811.00	64 609.00
Autres	870.00	8 551.00	196.00	663.00
Total	21 279 830.00	4 483 131.00	18 705 226.00	2 976 600.00

Source : Bureaux de douanes au Liban¹³⁸

¹³⁸ Les données de la douane sont tirées du rapport de la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Beyrouth (CCIAB) en 2017.

Annexe 8 distribution géographique des campus universitaires

Tableau 56 Distribution géographique des campus selon le nombre d'étudiants en 2016

Université	Métropole	Hors	Total	Nombre
Academic University College for non-violence and	1	0	1	76
Al Daawa University Institute for Islamic Studies	1	0	1	346
Al Rassoul Al-Azam University	1	0	1	536
Al-Azm University	0	1	1	47
Al-Kafaat	1	0	1	1 308
Amercian University of Beirut	1	1	2	8 644
American University of Culture and Education	3	4	7	3 669
American University of Science and Technology	2	2	4	7 034
American University of Technology	1	2	3	1 061
Arab Open University	2	1	3	2 964
Arts, Sciences and Technology University in Lebanon	5	2	7	6 971
Beirut Arab University	2	2	4	10 056
Beirut Islamic University	1	0	1	288
Croix Rouge	1	0	1	209
Ecole Supérieure des Affaires	1	0	1	280
Global University	1	0	1	415
Haigazian University	1	0	1	695
Institut Saint-Paul	1	0	1	19
Islamic University of Lebanon	1	3	4	4 585
Jinan University	1	1	2	1 255
Lebanese American University	2	0	2	8 052
Lebanese Canadian University	2	0	2	819
Lebanese Global University	1	0	1	551
Lebanese International University	3	6	9	20 980
Maaref University	1	0	1	249
Makassed University	1	0	1	142
Manar University	0	1	1	742
Matn University College	1	0	1	279
Middle East University	1	0	1	156
Modern University of Business and Science	5	0	5	2 154
Notre Dame University	2	1	3	7 167
Ouzai University	1	0	1	2 089
Phoenicia	0	1	1	336
Rafic Hariri University	1	2	3	838
Tripoli University	0	1	1	335
Université Antonine	2	1	3	3 001
Université de la Sagesse	2	0	2	3 598
Université du Saint-Esprit Kaslik	2	2	4	7 974
Université Libano-Française	1	3	4	1 250
Université Sainte-Famille	1	0	1	435
Université Saint-Joseph	7	2	9	9 469
University College of Technology - Jwaja	0	1	1	371
University of Balamand	3	2	5	5 716
Total Universités Privées	67	42	109	127 161
Section 1 & 2 (Beyrouth + Mont-Liban)	27	0	27	42 410
Section 3 (Nord)	0	10	10	12 225
Section 4 (Bekaa)	0	9	9	6 984

Section 5 (Sud)	5	3	8	10 899
Total Université Libanaise	32	22	54	72 518
Total	99	64	163	199 679

Source : Ministère de l'Education et de l'Enseignement Supérieur au Liban, 2016